

LES NAVIRES DE COMMERCE RÉQUISITIONNÉS
POUR
LES TRANSPORTS DE TROUPES MATÉRIEL MILITAIRE
ET DÉPÊCHES
DANS LE DROIT DE LA GUERRE MARITIME

THESE POUR LE DOCTORAT
PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS
Le Lundi 22 Mai 1939, à 14 heures

PAR
André GUILLOT

MEMBRES DU JURY :
Président : M. GIDEL,
Suffragants : { M. ESCARRA
 { M. SCELLE } Professeurs

PARIS
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU et C^{ie}
ÉDITEURS

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

1939

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

LES NAVIRES DE COMMERCE RÉQUISITIONNÉS
POUR
LES TRANSPORTS DE TROUPES, MATÉRIEL MILITAIRE
ET DÉPÊCHES
DANS LE DROIT DE LA GUERRE MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT
PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS
Le Lundi 22 Mai 1939, à 14 heures

PAR

André GUILLOT

MEMBRES DU JURY :

Président : M. GIDEL,

Suffragants : { M. ESCARRA
 { M. SCELLE } Professeurs

PARIS
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU et C^{ie}
ÉDITEURS
14. rue Soufflot et rue Toullier, 13

1939

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Un pays dont plus de la moitié des frontières est baignée par la mer, un pays qui possède un grand empire colonial, doit avoir une puissante marine. La France doit posséder cette puissante marine, sa marine nationale, formée de tous les navires battant pavillon français.

La marine de guerre, c'est en temps de paix le plus bel instrument de propagande à l'étranger qui puisse exister, en temps de guerre, l'arme qui assure la protection de nos côtes, la liberté des communications avec nos territoires d'outre-mer, la régularité de notre ravitaillement.

Les marins ont dans la défense du pays le rôle le plus ingrat, le plus inconnu mais le plus important : ils permettent au pays de vivre, aux armées de combattre. La marine marchande débarque dans nos ports les matières premières, les produits industriels, les denrées alimentaires qui donneront à la nation la possibilité de tenir et de vaincre. La marine marchande protégée par la marine militaire lutte pour la défense du pays.

La lutte sur mer revêt deux aspects : la défense et les transports. La conduite des opérations militaires appartient à la seule marine de guerre, elle seule est autorisée à atta-

quer. Les transports peuvent être exécutés soit par la marine marchande, soit par la marine militaire.

Les marchandises transportées peuvent être destinées à la Marine elle-même, aux armées, aux industries ou à la population.

Une escadre ne peut rester longtemps à la mer sans être ravitaillée en combustible, vivres, munitions, matériel, etc... Un tonnage important est nécessaire.

Lorsque des armées luttent sur des territoires extérieurs, la voie maritime est souvent la plus sûre et la plus pratique. Pendant la dernière guerre, l'Armée d'Orient fut uniquement ravitaillée par mer ; pendant des mois, des navires firent sans arrêt le trajet Ports français-Salonique, transportant des troupes, des munitions, des armes, du matériel sanitaire, des vivres, etc...

Pour l'industrie et la population, il faut amener de l'étranger du cuivre, du fer, du charbon, du pétrole, des ciments, des vivres. De 1914 à 1918 une véritable flotte charbonnière fut organisée pour ravitailler la France rien qu'en charbon anglais.

On peut classer les transports en deux catégories, la première comprend les transports de troupes et de matériel destiné aux combattants, la seconde des transports de matériel ou de marchandises destinées aux civils.

Les transports de la première catégorie pourraient être qualifiés de militaires. Ils comprennent d'abord les transports de troupes, ensuite les transports de matériel de guerre. Ce matériel peut être des canons, des armes, des munitions, des chars, des avions, etc... On peut également

rattacher à cette catégorie les transports de dépêches militaires, de codes secrets, etc...

A qui vont incomber ces transports ? Il semblerait logique que seule la marine de guerre en soit chargée. Mais le tonnage dont elle pourrait disposer serait insuffisant bien qu'en temps de guerre elle s'accroisse des navires de commerce réquisitionnés et transformés en navires de guerre : croiseurs auxiliaires, navires hôpitaux, transports, arraisonneurs, avisos auxiliaires, etc... On pourrait à la rigueur transporter les troupes sur des croiseurs auxiliaires qui sont en général d'anciens paquebots ou des mixtes, mais pour le matériel ce serait impossible. On doit faire appel à la marine marchande.

En 1914, le tonnage de notre marine de guerre ressortait à environ 600.000 tonnes, dans lequel étaient comprises 11.000 tonnes de transports.

En Angleterre, les transports d'escadres et les six transports *Industry*, *Khaky*, *Nubian*, *Distiller*, *Dufferin*, *Hardinge*, représentaient 32.000 tonnes sur un tonnage total de 1.800.000 tonnes.

Les Etats-Unis, dont la flotte de guerre atteignait 720.000 tonnes étaient les mieux fournis en transports. Ils possédaient 45.000 tonnes de charbonniers et 37.500 tonnes de transports de matériel.

Ce n'est pas avec 11.000 tonnes de transports que nous pouvions transporter en France nos troupes d'Afrique du Nord au début de la guerre, par exemple. Il a fallu faire appel à la C^{ie} Générale Transatlantique qui, dans le seul mois d'août 1914, effectua 78 voyages de mobilisation, transportant 65.000 personnes ; du 1^{er} août au 31 décembre,

sur les seules lignes de la Méditerranée, elle transporta 100.000 hommes de troupes, 7.750 chevaux, 400 voitures et camions automobiles. Nos Compagnies de navigation ont réalisé un effort semblable entre le pays et les colonies. Nous avons pu continuer à être reliés par mer avec elles, mais les difficultés furent grandes.

Il faut donc faire appel à la marine marchande pour assurer les transports militaires.

L'Etat utilise les navires de commerce soit en les affrétant, c'est-à-dire en les louant, soit en les réquisitionnant. Pendant la guerre, l'Etat affrêta surtout des vapeurs étrangers. Il réquisitionna certaines unités de la flotte française dès 1914 et à partir du décret du 15 février 1918 la totalité du tonnage français.

Tous les Etats doivent faire appel à la flotte marchande pour l'exécution des transports militaires. Aucune marine de guerre ne possède un nombre suffisant de navires aptes à transporter les troupes et le matériel.

Des navires affectés aux transports militaires peuvent être militarisés et être incorporés dans la marine de guerre, mais au cours de la guerre, il n'en fut presque jamais ainsi. D'autres ne le sont pas. On peut citer les charbonniers qui pendant la guerre faisaient un va-et-vient constant entre les pays de Galles et les escadres, une cinquantaine de bâtiments furent exclusivement affectés à ces transports. Les ravitailleurs faisaient des services réguliers entre la métropole et les bases, un grand nombre était des prises ; il y avait des mixtes tels que le *Melbourne* de 4.000 tonnes des Messageries Maritimes, le *Colbert*, 5.394 tonnes de la Havraise Péninsulaire, etc... Les transports de troupes

étaient choisis parmi les paquebots rapides : le *Memphis*, coulé en évacuant l'armée serbe, la *France*, des Transports Maritimes, l'*Italie*, de la C^{ie} Fraissinet, le *Natal*, des Messageries Maritimes. Une quinzaine de vapeurs exécutèrent ces voyages pour amener les troupes aux Dardanelles, à Salonique, pour évacuer l'armée serbe. Des bâtiments spécialement aménagés embarquaient les poudres et les munitions.

On peut estimer à 500.000 tonnes le tonnage réquisitionné non militarisé. Plusieurs bâtiments périrent au cours de leurs voyages. Nous avons cité le *Memphis*, ajoutons l'*Amiral Hamelin*, des Chargeurs Réunis, coulé le 7 octobre 1915, le *Calvados*, de la Transat, en novembre, le *Djurjura*, en décembre et bien d'autres.

Si nous faisons pour l'époque actuelle la même comparaison entre les tonnages des navires de combat et celui des transports de la marine militaire que nous avons faite pour 1914, nous arrivons à des conclusions assez semblables bien que la proportion des transports soit plus élevée maintenant.

Aux Etats-Unis pour 1.407.000 tonnes de bâtiments de combat sous l'âge, nous trouvons 364.000 tonnes de transports.

En Italie, nous pouvons compter environ 580.000 tonnes pour les navires de combat et 110.000 pour les transports.

L'Angleterre peut avoir à l'heure actuelle une flotte de combat de 1.800.000 tonnes avec 500.000 tonnes pour ses auxiliaires.

La marine française dont le tonnage de cuirassés, croiseurs, torpilleurs, sous-marins, etc... est d'environ 650.000 tonnes a 60.000 tonnes de transports.

Le tonnage des navires de transport a plus augmenté que celui des autres unités militaires. Cela provient en particulier de la substitution de la chauffe au mazout à la chauffe au charbon. Jusqu'à la guerre le charbon était à peu près uniquement employé et n'importe quel cargo, même le plus minable, pouvait en embarquer. Toutes les marines de guerre utilisent exclusivement, à l'heure actuelle, la chauffe au mazout qui présente de très nombreux avantages et une grande facilité de ravitaillement. Or seuls les pétroliers, navires citernes spécialement construits, peuvent le transporter. Il faut donc que la marine en possède en propre pour assurer ses approvisionnements et le renouvellement de ses stocks. Les pétroliers militaires atteignent de forts tonnages. Certaines compagnies privées en possèdent et en temps de guerre ils seraient entièrement destinés au ravitaillement non seulement de la marine, mais encore de l'armée motorisée et de l'aviation. Malheureusement notre flotte pétrolière n'est pas très importante. L'Etat aide les armements pétroliers dans l'achat d'unités. Tout récemment a été créée la Société Française des Transports Pétroliers qui possède actuellement une flotte de six unités d'environ 9.000 tonnes chacune.

Ce qui s'est passé au cours de la dernière guerre se renouvellerait actuellement. Il faudrait faire appel à la marine marchande. L'Etat a toujours eu recours à ce moyen. Pour disposer du tonnage qui lui est indispensable, il se sert du droit de réquisition qui est réglementé par la loi de 1877 sur les réquisitions militaires, modifiée de nombreuses fois.

Il réquisitionnera donc des navires de commerce pour les

transports de troupes, de munitions, de matériel militaire, etc... Quel est le statut juridique de ces bâtiments ? C'est ce que nous nous efforcerons d'établir au cours de cette étude qui suivra le plan historique suivant :

Chapitre 1^{er}. — Avant la guerre.

Chapitre 2. — Pendant la guerre de 1914-1918.

Chapitre 3. — L'après-guerre.

Chapitre 4. — La période actuelle.

Chapitre 5. — Le statut juridique des navires de commerce réquisitionnés pour les transports militaires.

Le chapitre relatif à la période actuelle sera très succinct. L'organisation de la réquisition de la flotte marchande touche le plan de mobilisation. Il ne nous a pas été possible d'obtenir des renseignements précis et même les aurions-nous eus, soit au cours de nos démarches dans les milieux intéressés de la marine militaire ou de la marine marchande, soit par notre situation personnelle au sein d'une compagnie de navigation, que nous n'aurions pu en faire état. Nous avons dû nous borner à l'étude de quelques textes législatifs et à quelques hypothèses.

Nous essaierons d'établir que les navires de commerce réquisitionnés pour les transports militaires et non incorporés dans la marine de guerre, s'ils ne deviennent pas navires militaires, ne conservent pas toutefois leur statut juridique primitif de navires de commerce. Leur affectation au service public de la Défense Nationale les met dans une situation à part et nous pensons qu'ils acquièrent, par cela même, un statut de navire public auxiliaire non militaire de la marine de guerre.

CHAPITRE PREMIER (1)

AVANT LA GUERRE

SECTION A. — LES TRANSPORTS MILITAIRES

AU TEMPS DE LA MARINE A VOILES

L'histoire de notre pays ne nous fournit pas de nombreux exemples d'expéditions maritimes militaires. La France qui, géographiquement, est un pays maritime, n'est pas malheureusement une nation de marins. Elle a toujours eu son attention tournée vers ses frontières terrestres et n'a regardé la mer que lorsqu'elle y était contrainte. Si notre pays n'avait pas délibérément, pendant toute son histoire, tourné le dos à la mer, bien des défaites auraient pu être évitées. Nous pensons à l'Empire qui fut abattu par une puissance maritime. Si l'Empire avait eu une marine en rapport avec la puissance de son armée, Napoléon n'aurait pas connu Waterloo.

(1) Nous tenons à exprimer notre gratitude au Commandant DE CARSA-LADE DU PONT, chef du Service Historique de l'E. M. G. de la Marine, qui a bien voulu nous autoriser à consulter les Archives et nos vifs remerciements au Commandant BARBIER et au Commandant GUICHARD dont les conseils avertis nous ont été très utiles pour diriger nos recherches.

Parmi les expéditions maritimes de notre histoire, on peut citer : la conquête de l'Angleterre par les Normands, en 1066, les Croisades, la campagne d'Égypte de Napoléon, la prise d'Alger en 1830, la guerre de Crimée sous Napoléon III, enfin certaines campagnes coloniales, telles que la conquête de l'Indochine, qui furent surtout l'œuvre des marins.

De tous temps des navires furent utilisés dans les expéditions pour servir de transports militaires. Nous ne prendrons que deux exemples : la traversée de la Manche par Guillaume-le-Bâtard, dit plus tard le Conquérant, et la bataille de l'Ecluse.

Le Duc de Normandie ayant décidé de conquérir l'Angleterre réunit une flotte de 700 vaisseaux environ. Le corps expéditionnaire se composait de 14.000 guerriers et de 5.000 chevaux (1). Cette flotte fut fournie par les seigneurs. Elle fut concentrée à l'embouchure de la Dives, dans le Calvados, et là furent embarqués les contingents Moyens et Bas Normands auxquels s'étaient joints des Bretons, Manceaux, Angevins. Elle quitta Dives pour se rendre à Saint-Valéry-sur-Somme, d'où eut lieu le grand départ, le 27 septembre 1066. Le lendemain elle touchait la côte anglaise à Penvensey et quelques jours plus tard, Guillaume livrait la bataille d'Hastings qui lui assurait la conquête de l'Angleterre. Les vaisseaux de cette flotte étaient du type des drakars des Vikings. C'étaient des barques d'une vingtaine de mètres, portant un mât et une seule grand'voile carrée peinte. La proue et la poupe étaient fortement relevées. Elles

(1) D'après la chronique de Saint-Maixent.

devaient être d'excellentes marcheuses puisque la traversée eut lieu en quelques heures. C'était avant tout une flotte de transport, chaque bâtiment pouvait embarquer 30 à 40 hommes au maximum et 15 chevaux. Elle avait été constituée par les seigneurs sur l'ordre, nous serions tentés d'écrire réquisition, de Guillaume (1). Il est assez curieux de constater que depuis cette époque l'Angleterre ne fut plus jamais envahie. Mais l'Angleterre est un peuple de marins qui a compris que sa puissance sur mer est la meilleure garantie de sa liberté.

La bataille de l'Ecluse est encore un épisode de la lutte contre ce pays, mais Philippe IV n'avait rien d'un Guillaume et le résultat de la lutte ne fut pas le même. Edouard III, roi d'Angleterre, avait décidé d'envahir la France par le Pas-de-Calais, il débarqua à Middlesbourg, puis passa à Gand, le 23 octobre, mais ne livra pas bataille ; les Anglais se retirèrent sur Anvers et les Français sur Saint-Quentin. Edouard III promit de revenir pour la Saint-Jean avec de grandes forces. Le roi de France profita de cette accalmie pour faire un sérieux effort de redressement et mobilisa une forte flotte, qui fut surnommée la Flotte des 200 néfs. Elle se composait de 170 vaisseaux de transport pouvant embarquer 20.000 guerriers, 23 barges et 6 galères. En théorie elle devait servir à un débarquement sur la côte anglaise. En réalité elle servit à essayer d'arrêter les renforts du roi Edouard qui avait tenu sa promesse. La rencontre eut lieu à l'Ecluse et se termina par un désastre pour

(1) H. PRENTOUT, *Guillaume le Conquérant* et A. PETIT, *Histoire de Normandie*.

nous. La Flotte des 200 nefs se battit au mouillage et fut entièrement détruite, sauf les bâtiments du Gènois Barba-vera qui lutta sous voiles et évita ainsi l'écrasement final. Cette affaire eut lieu le 24 juin 1340. « Les Anglais par leur victoire, avaient conquis pour bien des années la maîtrise totale de la mer et l'hégémonie en Europe. Crécy, Poitiers, Brétigny même, n'ont été que des corollaires de l'Ecluse » (1).

Nous nous en tiendrons à ces deux exemples qui prouvent à la fois l'importance qu'a toujours eue la marine dans la grandeur d'un pays et la grande utilité des navires servant aux transports militaires.

SECTION B. — DES GUERRES DE LA FIN DU XIX^e SIÈCLE A LA GUERRE DE 1914-1918

Cette période est caractérisée par la création des flottes volontaires. On appelait ainsi les flottes auxiliaires qui étaient constituées par les navires de commerce mis à la disposition de l'Etat qui les armait en guerre ou les utilisait pour ses transports. Au cours de la guerre gréco-turque, la Grèce essaya d'organiser une division navale constituée de navires marchands armés destinés aux transports de troupes et au ravitaillement des croisières, ils auraient eu le droit de prendre part aux opérations navales de la flotte.

Pendant la guerre russo-japonaise, la Russie utilisa ainsi des navires de commerce appartenant à des particuliers mais construits avec l'aide de l'Etat qui en cas de guerre pouvait les utiliser pour les besoins de sa défense.

(1) Claude FARRÈRE, *Histoire de la Marine Française*, p. 32.

Deux vapeurs, le *Petersbourg* et le *Smolensk*, quittèrent la Mer Noire et franchirent les détroits des Dardanelles comme des navires marchands. Arrivés en Mer Rouge, ils se transformèrent en navires de guerre, firent des prises et coulèrent des bâtiments. Une longue discussion s'éleva d'ailleurs chez les neutres, en Angleterre tout spécialement, sur la validité de cette transformation en mer qui avait permis à ces navires de passer les détroits comme navires de commerce.

En 1911, l'Italie et la Turquie étaient en guerre. L'Italie captura et confisqua sans plus, comme navire de guerre ennemi, le vapeur *Thétis* qui avait été surpris par le contre-torpilleur *Artiglière* dans les eaux de Gurneintsa le 30 septembre 1911. Il en fut de même pour le *Derna* qui se trouvait dans les eaux tripolitaines au moment de l'occupation de Tripoli. Ils avaient été utilisés en qualité de transports militaires par le gouvernement turc. Incorporés dans la marine italienne, ils prirent les noms de *Capitano Verri* et *Bengasi* (Décret royal du 19 novembre 1911, n° 1298).

Une capture eut lieu en Mer Rouge, au mois de décembre de la même année : celle du prétendu navire hôpital *Kasserie*. Il venait des ports du Yemen et le gouvernement turc l'avait déclaré navire-hôpital au gouvernement italien. Au cours de la visite, il fut constaté qu'il ne comportait ni salle d'opération, ni infirmerie, ni lits, ni appareils chirurgicaux, ni médicaments ; on y trouva douze bouteilles de cognac, de l'acide phénique, 8 kilogs de coton, 50 bandes et une serviette de chirurgien-accoucheur (!). Le personnel sanitaire se composait d'un médecin, un pharmacien et un chirurgien. Il fut prouvé qu'il s'agissait en réalité d'un

transport de propriété privée, qui fut jugé par une cour des prises. Ce navire avait été affrété par le gouvernement turc.

Un article de la *Revue de Droit International public* de 1914, page 278, étudie la situation de ces bâtiments qui ne sont pas incorporés dans la marine de guerre, qui continuent d'appartenir à leurs armateurs, mais qui ont été affrétés en totalité par l'Etat et se trouvent placés sous les ordres, l'autorité et le contrôle d'un agent embarqué. Il s'agit de navires ennemis, car un neutre serait coupable d'assistance hostile, et il semble qu'un tribunal de prises serait compétent puisque la propriété privée n'a subi aucune atteinte du fait de l'affrètement. Sont-ils cependant navires de commerce ordinaires ou « navires privés auxiliaires de la marine de guerre » ? Cette question fut posée, d'une façon théorique, au sujet du *Sabah*. Si l'on considère que la confiscation des navires de commerce est la sanction de l'interdiction de naviguer faite par un belligérant à son ennemi, ces « auxiliaires » seront saisis en mer comme dans les ports alors que les navires marchands ordinaires ne le seraient pas dans les ports. Les « auxiliaires » ne seraient plus de vrais commerçants, ils seraient marqués de la personnalité de leur possesseur et constitueraient une classe intermédiaire entre les navires de guerre et les navires marchands ; ils subiraient un traitement plus rigoureux que celui du droit commun. Plus tard, à cette idée de la qualité du possesseur, viendra s'ajouter celle du service accompli, nous verrons celle d'affectation à un service public prendre de plus en plus d'importance.

SECTION C. — LA LÉGISLATION FRANÇAISE
EN MATIÈRE DE RÉQUISITIONS MARITIMES

La loi fondamentale des réquisitions militaires est la loi du 3 juillet 1877. L'article 35 de cette loi a investi l'autorité maritime du droit de réquisitionner, au même titre que l'autorité militaire. Un règlement d'administration publique était prévu qui devait fixer les attributions des autorités capables de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions. Cette loi de 1877 fut modifiée et complétée, surtout à partir de 1914. Pour les réquisitions maritimes, il faut noter la loi du 17 juillet 1898, le décret du 31 juillet 1914, les circulaires du ministre de la marine des 21 août 1914 (1), 30 octobre 1914 (2), 30 juin 1915 (3), 31 août 1915 (4), 1^{er} décembre 1915 (5), 31 mai 1916 (6) et d'autres qui ne modifient souvent que des points de détail de l'organisation. Pour la période actuelle, l'organisation des réquisitions maritimes se trouve englobée dans la loi sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, la dernière en date est celle du 11 juillet 1938 (7).

La loi du 3 juillet 1877 et le décret du 2 août de la même année prévoient l'exercice de la réquisition des navires pour les besoins de la défense nationale en cas de mobilisation

(1) *J. O.* 23 août 1914, p. 7608.

(2) *B. O. Marine* 1914, 2, pp. 883-884.

(3) *Id.*, 1915, 1, pp. 1027-1028.

(4) *Id.*, 1915, 2, pp. 169-170-171.

(5) *Id.*, 1915, 2, p. 479.

(6) *Id.*, 1916, 1, p. 634.

(7) *J. O.* 18 juillet 1938.

totale ou partielle, sur le territoire français ou dans les eaux françaises. Seuls les officiers des différents corps de la marine ont le droit de réquisitionner. Les conditions d'exercice de ce droit se trouvaient aussi trop limitées, le législateur n'avait certainement pas eu l'intention de les restreindre ainsi. Très vite, d'ailleurs, on s'aperçut de ses inconvénients, la réquisition ainsi organisée ne répondait plus après quelques années ni aux nécessités de la tactique moderne, ni aux besoins de la défense nationale. L'article unique de la loi du 17 juillet 1898 vint compléter la législation antérieure, il est ainsi conçu : « L'article 35 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires est modifié ainsi qu'il suit : Les dispositions de la présente loi sont applicables, en tout temps et en tout lieu, aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer.

« Un règlement d'administration publique déterminera les attributions de l'autorité maritime, ou de toute autorité française qu'elle déléguerait, en ce qui concerne le droit de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions ».

Ainsi il devenait possible de réquisitionner les bâtiments de commerce hors des eaux territoriales de la France pour les transformer en croiseurs auxiliaires, pour les incorporer dans la marine militaire ou pour les utiliser comme transports. La marine pouvait, à partir de cette époque, réquisitionner en cas d'expéditions lointaines alors que la loi de 1877 ne l'autorisait à exercer ce droit qu'en cas de mobilisation totale ou partielle en France, or la mobilisation est une mesure d'ordre métropolitain qui ne correspond pas toujours aux besoins des possessions coloniales ou des expéditions lointaines. Enfin dans les pays où ne se trouvent pas

d'officiers de l'armée de mer, la marine pouvait déléguer son droit aux autorités coloniales ou aux autorités consulaires, mesure qui avait été accordée par la loi du 5 mars 1890 et le décret du 3 juin 1890 aux autorités administratives pour les réquisitions continentales.

Cette organisation basée sur la réglementation de la loi de 1877, modifiée, ainsi que nous venons de le voir, par l'article unique de celle du 17 juillet 1898 fut encore complétée, avant la guerre, par le décret du 31 juillet 1914, qui prévoit deux types de réquisition : la réquisition en propriété par laquelle le navire devient la pleine propriété de l'Etat, soit que l'Etat en réquisitionne immédiatement la propriété, soit que, réquisitionné en jouissance, il soit perdu et dans ce cas il y a impossibilité pour l'Etat de le restituer à son propriétaire et la réquisition en jouissance qui donne à l'Etat l'usage du navire et la possibilité de le rendre à son propriétaire lorsqu'il n'en a plus besoin.

L'Etat n'a pas seulement un droit de réquisition sur le navire, il peut également requérir les services du capitaine et de l'équipage, ainsi que l'usage des installations à terre. C'est une chose logique, car un capitaine et un équipage habitués à un bateau le connaissant à fond, savent quels sont ses défauts et ses qualités : ils peuvent en obtenir le meilleur rendement possible.

A la veille de la guerre, l'organisation des réquisitions maritimes était donc basée sur la loi de 1877 complétée par celle de 1898 et par le décret du 31 juillet 1914. La marine pouvait réquisitionner en pleine propriété ou en jouissance tous navires de commerce ou de plaisance pour les incorporer dans la flotte ou pour leur faire effectuer des trans-

ports dans un but de défense nationale. Au chapitre suivant, nous verrons comment la conduite des opérations militaires, au cours de la guerre, a obligé le législateur à modifier l'organisation prévue par cette loi.

SECTION D. — DOCTRINE

La doctrine de cette époque s'est très peu intéressée à l'étude du statut juridique de la flotte marchande réquisitionnée. C'était d'ailleurs l'époque de transition entre la marine à voiles et la marine à propulsion mécanique. Avec les vaisseaux à voiles il n'y avait pas de grandes différences techniques entre navires marchands et navires de guerre. Aussi n'est-ce qu'avec les derniers auteurs de cette période que nous trouverons des études plus détaillées sur l'utilisation des navires de commerce pour des buts militaires.

Ortolan, dans son manuel intitulé « Règles internationales et diplomatie de la mer » (1) écrit : « Nous comprenons parmi les bâtiments de guerre ceux armés commercialement par l'Etat, c'est-à-dire des navires qui, spécialement affectés à des transports de troupes, de vivres, de rechanges ou autres objets appartenant au gouvernement et commandés par des capitaines au long-cours ou enseignes auxiliaires ou par des officiers de marine en retraite, portent la flamme quoique ayant peu d'équipage et peu ou point de canons. Pour éviter la possibilité de jouer sur les mots, nous accorderons volontiers que de tels bâtiments ne sont pas des navires de guerre, en ce sens qu'ils ne sont pas propres

(1) ORTOLAN, p. 185 (1864).

à la guerre, n'étant guère capables de résister à un ennemi ; mais ils n'en sont pas moins des bâtiments de la marine militaire ou, pour mieux dire, bâtiments de l'Etat. A ce titre ils ont droit à toutes les prérogatives et immunités des bâtiments de l'Etat, bien que le genre de service auquel ils sont employés et la qualité des officiers qui les commandent doivent diminuer nécessairement sur plusieurs points les pouvoirs attribués et les honneurs à rendre personnellement à ces officiers. » L'auteur considère donc que les navires affectés par l'Etat à des transports strictement militaires, et qui, bien qu'incorporés dans sa marine de guerre puisqu'ils ont le droit à la flamme, n'ont pas un équipage entièrement militaire, ne sont pas toutefois de véritables navires de guerre. Il serait tenté d'en faire une classe à part sous le nom de bâtiments de l'Etat. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque pendant laquelle écrivait Ortolan, en 1864, il ne serait venu à personne l'idée de penser qu'il y avait place entre les deux marines pour une flotte intermédiaire qui aurait appartenu à l'Etat : seule la marine de guerre était à l'Etat, la flotte de commerce n'appartenait qu'à des armateurs, individus ou groupements. Il est donc intéressant de noter cette première tendance de mettre en dehors de la marine de guerre les navires armés par l'Etat affectés exclusivement à ses transports d'ordre militaire, commandés par des officiers en retraite ou des officiers du long-cours, peu ou légèrement armés, nous dirions aujourd'hui armés pour leur défense. Ortolan en fait tellement une classe à part qu'il prévoit que tout en portant la flamme, ils n'auront pas tous les pouvoirs des navires de guerre et que les honneurs qui leur seront rendus, en tenant compte

du grade leurs officiers, seront moindres que ceux rendus aux véritables navires de guerre. Pour ceux qui savent à quel point le cérémonial des honneurs à rendre et les règles de politesse navale sont rigoureusement appliquées dans toutes les marines, il n'y aura aucun doute que les bâtiments spéciaux envisagés par l'auteur, tout en étant des bâtiments de l'Etat, ne sont pas des navires de guerre.

Rivier partant du principe que, sur mer comme sur terre, la propriété publique de l'Etat belligérant capturé par l'ennemi est acquise par ce dernier à titre de butin, décide que « les navires de guerre et les autres navires de l'Etat, les navires frétés par l'Etat, même appartenant à des particuliers, et les corsaires » (1) passent directement, par le fait même de leur capture, à l'état ennemi, tout comme s'il s'agissait d'un butin fait sur terre. Nous laisserons de côté les navires de guerre dont le statut est bien défini, ainsi que les « autres navires de l'Etat » qui sont des navires publics non militaires, c'est-à-dire des navires qui appartiennent à l'Etat et qui sont utilisés par lui pour le fonctionnement de services publics, tels sont par exemple les navires baliseurs, les navires servant au ravitaillement des phares qui appartiennent aux Ponts et Chaussées, les navires de la Douane, etc... Nous ne retiendrons que « les navires frétés par l'Etat, même appartenant à des particuliers ». Ils sont la propriété de particuliers, individus ou sociétés, mais l'Etat en a la possession. L'auteur dit « frétés par l'Etat ». C'est donc qu'il en a la libre disposition, qu'il peut les affecter à tout service public et, bien entendu, à ses transports

(1) RIVIER, *Principe du droit des gens*, 1896, t II, p. 330,

militaires. Rivier décidant que de tels navires sont susceptibles d'être capturés comme butin par un état ennemi, c'est donc qu'il les considère comme des navires publics, et que le caractère privé de la propriété disparaît complètement devant le caractère public de la possession, la libre disposition de l'Etat, et l'utilisation en vue de l'intérêt public, on pourrait dire devant l'affectation à un service public. Or ce qui est vrai pour l'affrètement par l'Etat, l'est encore plus pour la réquisition qui est un acte d'autorité. Un bâtiment réquisitionné serait donc, d'après l'opinion de Rivier, un navire dont le caractère public du possesseur obligerait à lui accorder un statut de navire public semblable à celui des autres navires de l'Etat.

Le butin s'applique aux navires de l'Etat, c'est la prise de possession violente d'un bien d'un belligérant par son ennemi. La prise maritime est un moyen semblable de s'emparer d'un bien ennemi, mais avec cette différence importante que le navire public ennemi capturé passe immédiatement, par le fait de la capture, dans le domaine public de l'Etat capteur tandis que la prise d'un navire privé doit au préalable être jugée par un tribunal de prises. A propos de cette différenciation, Pradier-Fodéré dans son « *Traité de Droit International public européen et américain* », écrit : « La propriété publique de l'Etat ennemi comprend les navires de guerre et autres navires de l'Etat, les navires frétés par l'Etat, même appartenant à des particuliers, les navires corsaires et, avec ces différents navires, leurs cargaisons, armements, munitions, caisses, etc... La propriété privée consiste dans les navires et les cargai-

sons appartenant aux sujets de l'Etat ennemi » (1). Ce que nous venons de dire concernant les navires frétés par l'Etat, même s'ils appartiennent à des particuliers pourrait être indiqué à nouveau ici. Pradier-Fodéré fait entrer dans la propriété privée tous les navires appartenant à des particuliers, sans parler de leur exploitation, comme, quelques lignes plus haut, il place dans la propriété publique les navires appartenant à des particuliers mais frétés par l'Etat ; c'est donc qu'il considère que seuls ont droit au statut de navires privés, les bâtiments appartenant à des particuliers et exploités par des armateurs privés. Ceci renforce l'idée que nous avons émise plus haut sur le statut de navire public des bateaux de commerce réquisitionnés par l'Etat pour des transports d'intérêt public, tels que les transports militaires. L'auteur va d'ailleurs plus loin puisqu'il assimile ces transports non pas seulement à des navires publics ordinaires, mais à des navires de guerre. On peut lire, en effet, dans le traité indiqué, après avoir donné les caractères d'un navire de guerre : « On rangera même parmi les navires de guerre ceux qui, bien qu'étant non propres au combat, sont armés commercialement par l'Etat pour être affectés à des transports de troupes, de vivres, etc..., sont commandés par des capitaines au long-cours ou par des officiers de la marine en retraite et portent la flamme... ces navires, destinés par l'Etat à des services militaires, font par cela même partie de sa marine militaire » (2). Il est

(1) PRADIER-FODÉRÉ, *Traité du Droit International Public Européen et Américain*, p. 501.

(2) PRADIER-FODÉRÉ, *ib.*, p. 600.

toutefois à souligner que l'auteur semble considérer ces navires comme incorporés dans la marine militaire du fait qu'ils sont autorisés à porter la flamme. Cette question de l'armement commercial des navires de l'Etat n'a pas été sans causer autrefois de grosses difficultés ainsi que l'illustre le cas de la corvette danoise *Saint-Jean*.

Cette corvette, commandée par le capitaine Herbst, avait quitté le Sund le 1^{er} février 1782. Se trouvant le 25 à la hauteur du cap Spartel elle dut, tant à cause du temps que du blocus de Gibraltar, rester dans ces parages et se trouva le 27 dans le golfe de Larache. En y entrant, le capitaine trouva une escadre espagnole. Les vaisseaux ayant hissé leurs couleurs et tiré un coup à blanc, la corvette mit en panne et fut bientôt entourée de quatre vaisseaux. Un officier espagnol fut envoyé à bord par le brigadier Solafranca pour se renseigner sur son voyage et se faire montrer les papiers du bord. Le capitaine indiqua sa route et répondit qu'étant armé en guerre il n'avait pour tous papiers que ses ordres. Le brigadier fit prier le capitaine danois de se rendre à son bord avec ses papiers et lui annonça son désir de faire visiter la corvette. Sur le refus d'abandonner son navire, il envoya le lieutenant Conradt s'expliquer avec le commandant Solafranca, mais celui-ci insista à nouveau prétextant qu'il avait reçu des ordres pour agir ainsi car la corvette, bien que montée par des officiers de la marine royale, n'était cependant qu'un navire marchand, et qu'il se contenterait de demander à la corvette de le suivre à Cadix, sinon qu'il enverrait des troupes à bord. Le capitaine Herbst répondit : qu'il envoyait ses ordres originaux, qu'il donnait sa parole d'hon-

neur qu'il n'avait à bord rien qui, par sa destination, fût contraire aux traités, qu'il refusait de laisser visiter son bâtiment, qu'il ignorait que son souverain fût en guerre avec l'Espagne mais que s'il en était avisé il était prêt à amener devant une force aussi supérieure, à envoyer son épée au commandant après avoir vidé son artillerie en l'honneur du pavillon royal qu'il portait. Le commandant espagnol demanda à nouveau à aller à Cadix et devant la supériorité de nombre des espagnols et de la promesse de respecter le pavillon danois, le capitaine Herbst accepta.

Là, le major général de l'escadre espagnole dénia à la corvette le caractère de navire de guerre prétextant qu'elle n'appartenait pas au roi, mais à une compagnie marchande, et destinée à Alger, que son équipage était trop restreint et que le capitaine Herbst et son second étaient bien des officiers de la marine royale mais que leur présence à bord n'avait pour but que de permettre d'arborer le pavillon royal. Le capitaine contesta ces prétentions quant à sa destination et quant au caractère royal de son navire. L'ambassadeur du Danemark ayant reçu un rapport de l'affaire se rendit chez le secrétaire d'Etat du roi d'Espagne qui, à nouveau, contesta à la corvette le caractère de navire de guerre à cause de sa taille et de son faible armement. L'ambassadeur exigea sa libération et que les honneurs dus à un navire de guerre lui fussent rendus à sa sortie de Cadix car le navire et sa cargaison appartenaient au roi ; il battait pavillon militaire et c'était l'unique preuve indispensable de son caractère de navire de guerre. Le roi d'Espagne consulta l'Impératrice de Russie, Catherine II et les Etats Généraux des Provinces Unies.

Les Etats Généraux des Provinces Unies s'en tinrent aux faits. Ils laissèrent de côté le principe du pavillon, seule preuve du caractère militaire d'un vaisseau. Jugeant sur les faits, ils décidèrent qu'il était vaisseau royal, équipé pour le service de sa majesté, commandé par des officiers du roi commissionnés « chargés d'exécuter les ordres de sa dite majesté, conformément à leurs instructions ».

Catherine II, au contraire, jugea sur le principe. « Le soussigné, ministre plénipotentiaire (M. de Zinowieff), est chargé de déclarer par exprès de sa cour : 1° que l'impératrice juge être conforme au principe du droit des gens, selon les usages de la cour ou de la nation à laquelle il appartient, de porter pavillon militaire, il doit être envisagé dès lors comme un bâtiment armé en guerre ; 2° que, ni la forme de ce bâtiment, ni sa destination antérieure, ni le nombre d'individus qui en composent l'équipage ne peuvent altérer en lui cette qualité inhérente, pourvu que l'officier commandant soit de la marine militaire ; 3° que tel ayant été le cas de la corvette *Saint-Jean*, ainsi que la commission du capitaine et, qui plus est, la déclaration formelle de la cour de Copenhague l'ont démontré, cette dernière peut aussi appliquer à ce bâtiment les mêmes principes et revendiquer en sa faveur tous les droits et prérogatives du pavillon militaire ». L'impératrice ajouta que pour elle « les droits exclusifs du pavillon militaire sont tellement reconnus et avoués par les puissances maritimes que les bâtiments mêmes qui se trouvent être sous sa protection sont exempts par là de toute visite quelconque » (1).

(1) Rapporté par DE MARTENS dans *Causes célèbres du Droit des gens*.

Le roi d'Espagne relâcha la corvette et les honneurs lui furent rendus à sa sortie de Cadix.

La réponse de l'Impératrice de Russie établit et fixe le principe du pavillon, ou de la flamme, preuve du caractère militaire du navire renforcé par la commission du commandant, et ce quelles que soient la puissance et l'activité du bâtiment. Il en est toujours de même, ainsi est considéré comme navire de guerre un pétrolier de l'Etat qui transporte des hydrocarbures pour la flotte, et qui, inscrit sur les listes de la marine de guerre, porte la flamme et est commandé par des officiers de la marine de guerre avec un équipage militaire. Un tel bâtiment est faiblement armé ; il pourrait très bien ne pas l'être du tout sans perdre son statut de navire de guerre.

La délimitation entre flotte militaire et flotte marchande a été reprise par Fauchille. Dans son « *Manuel de Droit International Public* » il est d'avis qu'« on ne saurait regarder comme tels (c'est-à-dire comme navires de guerre) des navires qui n'ont ni chef, ni équipage, ni insignes militaires, quoiqu'ils soient appelés à un service d'ordre militaire. Et il doit en être ainsi, que ces navires appartiennent à des particuliers ou à l'Etat lui-même. Ces navires ne sont pas des navires belligérants aptes à commettre des hostilités ; ils sont simplement des navires ennemis susceptibles de capture. Les signes extérieurs de la puissance militaire : telle est en définitive l'unique exigence pour qu'un bâtiment fasse partie de la force armée d'un Etat belligérant » (1). A quels « services d'ordre militaire » de tels

(1) FAUCHILLE, *Droit International Public*, pp. 355-356.

navires peuvent-ils être appelés ? Il ne peut s'agir de navires de combat car seuls les navires incorporés dans la marine militaire peuvent maintenant commettre des actes hostiles. Ce sont donc des services de transports, de renseignements et autres en liaison directe avec les opérations navales. Les navires accomplissant de tels services sont navires de guerre s'ils sont incorporés dans la flotte et alors ils portent la flamme. Ou bien ces navires prennent part aux combats et étant incorporés ils sont navires de guerre, ou bien exécutent des services auxiliaires et n'ayant pas les caractéristiques des navires de guerre, en particulier le personnel, ils restent en dehors de la flotte, n'ont pas droit aux insignes militaires et peuvent être soit des navires privés, soit des navires publics. L'auteur nous dit plus loin que « chacun des belligérants peut détruire ou capturer les vaisseaux de guerre de son adversaire avec leur armement et leurs approvisionnements, les transports de l'Etat, et les navires qui, affrétés par son adversaire, concourent directement ou indirectement aux opérations de la guerre » (1). Il assimile, quand à la capture ou à la destruction, les transports de l'Etat et les navires affrétés aux navires de guerre. Pour les transports de l'Etat il est normal qu'il en soit ainsi lorsqu'ils font partie de la marine de guerre, et nous pensons en particulier aux transports pétroliers ; lorsqu'ils ne sont pas navires de la marine militaire, bien qu'appartenant à l'Etat, ils sont navires publics et Fauchille admet ainsi la capture et la destruction des navires publics. Si nous en arrivons maintenant

(1) FAUCHILLE, *Droit International Public*, p. 419.

aux navires affrétés par l'Etat, concourant indirectement aux opérations, nous venons de dire que les transports rentrent dans cette catégorie, nous constatons que ces navires bien que n'étant pas navires de guerre sont cependant susceptibles de capture, et nous en concluons qu'ils sont navires publics. Cependant nous verrons plus loin que l'Institut de Droit International, en 1913, dans son « *Manuel d'Oxford* » décida que les navires publics, tout comme les navires privés, ne sont sujets à capture et à destruction qu'après jugement par un tribunal de prises. Il exige ce jugement non seulement pour les navires publics affectés à des services publics de nature pacifique, tels que bâtiments et vedettes de la Douane ou des Ponts-et-Chaussées, mais également aux navires publics utilisés pour des services militaires tant qu'ils ne sont pas navires de guerre ; l'Institut considère que, dans ce cas, ils se trouvent dans la même situation qu'un neutre faisant acte d'assistance hostile.

Le lieutenant-commandant J. A. Hall donne dans son livre « *Law of Naval Warfare* » une définition du navire de guerre. Les hostilités, dit-il, ⁽¹⁾ sont conduites avant tout par la marine militaire d'un Etat composée de navires construits et équipés pour la guerre. Ils ont un pavillon spécial — dans la marine britannique, le pavillon à fond blanc, the white ensign. — Seuls ils ont le droit d'attaquer l'ennemi, d'exercer le droit de visite et de faire des prises. Ce sont des navires de combat. Les autres navires, tels que transports, charbonniers, pétroliers, remorqueurs

(1) J.-A. HALL, *Law of Naval Warfare*, Londres, 1913, p. 20.

et autres, nécessaires pour de nombreux services non militaires d'une grande flotte, constituent la seconde catégorie appelée flotte auxiliaire en Angleterre. Soit qu'ils proviennent de la marine marchande et utilisés sous affrètement en vue de buts de guerre, soit qu'ils aient toujours été la propriété des autorités navales et utilisés ainsi par elles, il ne leur est pas permis d'accomplir des actes de guerre. Qu'ils battent pavillon de la marine marchande ou pavillon spécial, les droits et devoirs afférant à leur état restent les mêmes ; par rapport à l'ennemi, ils sont navires de commerce, c'est-à-dire qu'ils peuvent être capturés ou détruits, qu'ils peuvent résister à une attaque mais qu'eux-mêmes ne peuvent attaquer ; par rapport aux neutres, et quant à l'usage de leurs ports et eaux, ils sont considérés comme navires de guerre. Un neutre pourrait être requis de les traiter ainsi pendant leurs escales de ravitaillement ou de réparations dans des ports, mais il faudrait que soit prouvé, toutefois, leur service continu ou répété dans la flotte belligérante ».

Il est assez curieux de constater que, d'après le lieutenant-commandant Hall, un même navire peut avoir deux statuts : celui de navire de commerce pour l'autre belligérant et celui de navire de guerre pour un neutre chez qui il serait en relâche. Nous retiendrons que, dans ce cas, le statut de navire de guerre ne peut lui être donné que s'il est au service de la flotte de guerre belligérante d'une façon continue ou répétée et non pas s'il lui a rendu quelque service occasionnel. L'auteur a d'ailleurs soutenu, dans les discussions de la Déclaration de Londres de 1910, la thèse britannique. Distinguant entre les navires destinés à pren-

dre part aux opérations hostiles et les navires marchands quittant un port neutre sous affrètement pour porter du charbon à une flotte ou pour exécuter, à la mer, d'autres services ne constituant pas des opérations agressives, il s'exprime ainsi : « Un navire destiné à des opérations de guerre est tellement une arme de guerre, son départ peut si rapidement transformer un port neutre en base d'opérations et son activité avoir une telle influence, qu'il ne semble pas sans raison de demander à un gouvernement neutre de considérer comme son devoir d'empêcher un tel navire de quitter sa juridiction... Pour des raisons identiques, il semble préférable d'interpréter les mots « *cruise or engage in hostile operation* » dans le sens étroit d'activités hostiles conduites par des navires de guerre dûment commissionnés, avec la possibilité d'y faire entrer les services faits pour eux par des navires régulièrement employés (charbonniers, citernes, ravitailleurs) et faisant réellement partie de la flotte sans être commissionnés comme navires de guerre... Dans ces cas-là seulement, un belligérant sera autorisé à juger un gouvernement neutre responsable des conséquences résultant d'une non opposition à l'appoint d'une telle force, venant d'un territoire neutre, à son ennemi ; un neutre pourrait être requis de traiter comme navires de guerre, pendant la durée de leurs escales dans ses ports, et les auxiliaires de la flotte et les navires agissant ouvertement en cette qualité, ces derniers devant accomplir un service continu ou répété... » (1).

Passant maintenant à la doctrine allemande, nous retiendrons trois auteurs : Calvo, Perels et von Maritz.

(1) J.-H. HALL, *Law of Naval Warfare*, p. 150.

Calvo a écrit, bien avant la guerre, un important et remarquable traité de droit international. Cherchant à établir une définition du navire de guerre, il remarque qu'« en principe ce qui constitue le bâtiment de guerre, ce n'est pas la force de l'armement, le nombre des canons, mais bien le fait de la possession par l'Etat et du commandement par des officiers appartenant à l'armée de mer ». C'est à peu près le sens de l'opinion exprimée par l'Impératrice de Russie dans l'affaire de la corvette *Saint-Jean* : ce n'est ni l'importance ni la puissance du bâtiment qui lui donnent son caractère de navire de guerre, mais la qualité de l'Etat en la possession de qui il est et celle du personnel, officiers et équipage, qui le monte. Calvo traite plus loin des navires marchands affectés à des transports militaires dont nous cherchons à définir le statut, il écrit : « Toutefois, l'usage et les convenances mutuelles ont fait comprendre dans la catégorie des bâtiments de guerre, les navires marchands affectés spécialement et en entier pour le transport de troupes, de vivres, de rechanges ou d'autres objets appartenant au gouvernement et commandés par des officiers de la marine militaire. A la vérité, ces navires ne sont pas dans la stricte acception du mot des bâtiments de guerre, puisqu'ils n'appartiennent point à l'Etat et ne sont pas propres au combat ; mais tant qu'ils sont exclusivement au service de la marine militaire, tant qu'ils ne se livrent à aucune opération commerciale, ils sont assimilés aux bâtiments de l'Etat et autorisés, comme tels, à arborer le pavillon et la flamme de guerre » (1).

(1) CALVO, *Droit International*, t. I, § 373.

Pour être classé navire de guerre selon « l'usage et les convenances mutuelles », pouvoir ainsi battre pavillon de guerre et porter la flamme, le navire marchand doit être « affecté spécialement et en entier » aux transports militaires et de plus être commandé par des officiers de la marine militaire. Il faut retenir de ces lignes qu'avant tout c'est l'affectation unique et totale au service des transports militaires qui entraîne la classification de ces navires dans la flotte de guerre. Nous verrons plus loin combien nombreuses et puissantes sont, à l'heure actuelle, les conséquences qui découlent de l'affectation aux services publics. La qualité du propriétaire ou du possesseur du navire a beaucoup moins d'influence sur le statut du bâtiment que l'affectation qui lui est donnée aux transports militaires. Ce que nous cherchons à définir ici étant le statut des navires marchands réquisitionnés par l'Etat, nous pourrions dire, en nous basant sur l'opinion de Calvo, que de tels navires ont le statut de navires de guerre dans le cas où ils sont commandés par des officiers de la marine de guerre, et, nous ajouterons, montés par un équipage militaire. La réquisition donne au moins la possession à l'Etat, les armateurs en conservant souvent la propriété — beaucoup de réquisitions sont faites en jouissance — et nous avons limité notre étude aux seuls navires réquisitionnés affectés à des transports militaires : troupes, munitions, matériel, dépêches, et affectés en entier à ces transports.

Nous pouvons donc en conclure que, suivant cette opinion, les navires réquisitionnés en question sont des navires de guerre par assimilation et qu'ils peuvent porter la flamme. Disons dès maintenant, car nous aurons l'occa-

sion d'en parler plus longuement au cours de cette étude, qu'il est assez rare de trouver dans la réalité des navires ne faisant strictement que des transports de cette espèce.

Perels (1) définit le navire de guerre : un navire appartenant à la marine militaire, sous un commandement militaire, avec un équipage organisé militairement. La qualité de bâtiment de transport lui semble plus douteuse, elle n'est pas évidente dans tous les cas, et l'on doit décider que tous les bâtiments qui appartiennent au département de la Marine peuvent réclamer les prérogatives des bâtiments de guerre, peu importe qu'ils soient propriété de l'Etat ou bien affrétés seulement à l'usage de la marine. C'est plus le caractère militaire de l'équipage, que l'armement du navire, qui détermine sa qualité. L'opinion de Perels est donc voisine de celle de Calvo mais moins précise, il n'est plus question en effet d'affectation complète au service des transports, mais nous retrouvons la même nécessité du caractère militaire du personnel et, par son intermédiaire, de l'autorité de l'Etat sur ces bâtiments.

Von Maritz définit les navires de guerre : « Navires employés pour les services militaires d'un gouvernement, ayant un commandant responsable, et sous discipline militaire » (2). Il ne retient donc que deux caractéristiques : l'affectation aux services militaires de l'Etat et le caractère militaire du personnel. Nous en tirons cette conséquence que doit être considéré comme navire de guerre, le navire de commerce réquisitionné pour les transports militaires de l'Etat, dont le personnel est en entier formé

(1) PÉRELS, *Internationale offentliches Seerecht*, 2^e éd., 1903, p. 54.

(2) VON MARITZ, *Völkerrecht*, 2^e éd., Berlin, 1913, p. 488.

par les équipages de la flotte. Si le navire, bien que réquisitionné pour ces transports, conserve son équipage civil, il garde son statut de navire privé, ou tout au plus peut devenir navire public ordinaire.

Fiore soutient une idée très voisine de celle de Calvo. Ce qui donne le caractère militaire à un navire c'est l'autorité de l'Etat qui se manifeste par la présence à bord d'officiers de la marine militaire, et non l'aspect extérieur et les caractéristiques matérielles du bâtiment. Il considère qu'il ne peut y avoir que deux classes de navires : les navires de guerre et les navires de commerce. Tout ce qui n'est pas navire de guerre est navire de commerce. Il n'est même pas question du service fait par les navires, seul le caractère militaire du commandant suffit à entraîner le caractère militaire du bâtiment. Il semble bien que cette définition soit incomplète, mais nous la retiendrons en disant qu'un navire de guerre doit obligatoirement être commandé par un officier de la marine militaire. Avec ce critère nous déciderons que si un navire de commerce réquisitionné par l'Etat pour ses transports militaires est commandé par un officier de la marine marchande et en cette qualité, un tel navire reste navire marchand ; il ne deviendrait navire de guerre que si son commandant était un militaire.

De cette rapide étude de la doctrine d'avant-guerre sur le statut des navires affectés à des services militaires, nous pouvons conclure que seules étaient envisagées deux solutions : ou bien navire de guerre, ou bien navire marchand. Il y avait une forte tendance à les faire entrer dans la classe des navires de guerre lorsqu'ils réunissaient

certaines conditions telles que : utilisation totale pour les transports militaires, personnel militaire matérialisant l'autorité de l'Etat, par l'intermédiaire du ministre de la marine, sur ces bâtiments.

Les discussions de l'Institut de Droit International de 1912-1913 et le « *Manuel d'Oxford* » vont nous faire connaître l'opinion de la doctrine à la veille de la guerre.

Institut de Droit International. — Sessions 1912-1913

L'Institut de Droit International a étudié et mis au point, au cours de ses sessions de 1912 et 1913, un projet de manuel des lois de la guerre maritime. Ce manuel est connu sous le nom de « *Manuel d'Oxford* » de 1913. Sur la transformation d'un navire de commerce en navire de guerre, il donne des règles semblables à celles de la Conférence de La Haye de 1907. Il est dit en effet, dans une section II, intitulée « Des belligérants » (1) :

« ART. 3. — *Navires militaires.* — Font partie de la force armée d'un Etat belligérant et sont dès lors soumis aux lois, aux droits et aux devoirs de la guerre maritime »

1° Les navires de guerre, c'est-à-dire tous les bâtiments appartenant à l'Etat qui, affectés à un service militaire, sont sous le commandement d'un officier de la marine militaire, montés par un équipage militaire et autorisés à porter le pavillon et la flamme de la marine militaire.

2° Les navires publics et les navires privés, transformés par l'Etat en navires de guerre conformément aux articles qui suivent. Ont le caractère de navires publics tous les bâtiments autres que ceux indiqués à l'alinéa précédent qui,

(1) *Manuel d'Oxford* 1913, pp. 28-30.

appartenant à l'Etat ou à des particuliers, sont affectés à un service public de l'Etat et se trouvent sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet Etat.

ART. 4. — Transformation des navires publics et privés en navires de guerre.

Aucun navire privé transformé en navire de guerre ne peut avoir les droits et obligations attachés à cette qualité s'il n'est placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la puissance dont il porte le pavillon.

ART. 5. — Les navires transformés en navires de guerre doivent porter les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de leur nationalité.

ART. 6. — Le commandant doit être au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes ; son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire.

ART. 7. — L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

ART. 8. — Tout navire transformé en navire de guerre est tenu d'observer dans ses opérations les lois et coutumes de la guerre.

ART. 9. — Le belligérant qui transforme un navire en navire de guerre doit, le plus tôt possible, mentionner cette transformation sur la liste des bâtiments de sa flotte militaire.

ART. 10. — La transformation d'un navire de guerre ne peut être faite qu'en pleine mer, dans les eaux d'un Etat belligérant ou d'un Etat allié ou, enfin, dans celles occupées par les troupes de l'un ou de l'autre de ces Etats. »

Le Manuel d'Oxford dans son art. 3 considère qu'il y a

trois classes de navires possédant chacune un statut qui lui est propre : les navires de guerre, les navires publics et les navires privés ; les navires publics étant des navires appartenant à l'Etat et affectés à des services publics non militaires ; nous avons vu précédemment que les bateaux et vedettes des Ponts et Chaussées, des Douanes, etc... rentrent dans cette classe.

Supposons qu'un navire public soit affecté à un service d'ordre pacifique. Si un belligérant s'en empare ou le détruit, devra-t-il y avoir, pour légaliser ces actes, jugement d'un tribunal des prises ? Plusieurs auteurs, dont Anzilotti (1), Oppenheim (2), Rivier (3), et Pradier-Fodéré (4) soutiennent qu'il y a lieu, dans ce cas, de les assimiler aux bâtiments de guerre, que le seul fait de leur capture par l'ennemi les fait tomber en sa possession et qu'il peut les confisquer ou les détruire selon son désir. La propriété de l'Etat est butin, disent-ils, de plus un navire public est la propriété de l'Etat et la guerre se faisant entre les Etats il faut nuire par tous les moyens à l'autre belligérant, en détruisant ses biens en particulier, enfin dans la guerre terrestre l'Etat peut s'emparer des navires publics de son ennemi pour s'en servir. Or, dans ses art. 33 et 115, l'Institut de Droit International s'est prononcé en sens contraire : la capture et la destruction des navires publics doivent, tout comme pour les navires privés, être jugés par un tribunal de prises, car seuls les navires de guerre peuvent être cap-

(1) ANZILOTTI, *Rivista di diritto internazionale*, 1912, p. 146.

(2) OPPENHEIM, *International law*, t. II, p. 322, 2^e éd.

(3) RIVIER, *Principes du Droit des Gens*, t. II, pp. 334 et 340.

(4) PRADIER-FODÉRÉ, *Manuel*, t. VIII, n^o 3160 et s.

turés et détruits sans jugement. Le droit de butin général n'existe plus à l'égard de la propriété de l'Etat, et c'est à l'affectation réelle des navires qu'il faut s'attacher pour savoir s'ils servent ou non aux opérations de guerre. L'Institut va même plus loin puisqu'il décide que, même affectés à des services d'ordre militaire, les navires publics capturés ou détruits doivent être jugés comme prises de même que le serait un navire neutre faisant acte d'assistance hostile.

D'après ces règles cherchons à savoir quelle sera la situation, en temps de guerre, d'un navire de commerce réquisitionné par l'Etat et affecté au service public des transports militaires.

Font-ils partie de la force belligérante ? Oui dans le cas où ils réunissent les conditions requises par les art. 4 à 9, c'est-à-dire lorsqu'ils sont transformés en navires de guerre et qu'ils sont par là même incorporés dans la flotte militaire, non s'ils ne satisfont pas à ces conditions. Le 2^e alinéa de l'art. 3 est formel : « Font partie de la force armée... les navires publics et navires privés transformés en navires de guerre. Ont le caractère de navires publics tous bâtiments autres... qui, appartenant à l'Etat ou à des particuliers, sont affectés à un service public de l'Etat et se trouvent sous les ordres d'un fonctionnaire dûment commissionné de cet Etat ». Le rapport du premier projet du Manuel du 1^{er} juillet 1912 prévoyait que « l'affectation à un service militaire ne peut suffire à faire entrer un navire dans la force armée d'un Etat. Ainsi, on ne saurait considérer comme appartenant à celle-ci les navires publics ou privés qu'un Etat emploie au transport de marins ou de troupes militaires, de munitions de guerre, combustibles, vivres, ou toute

espèce de munitions navales, qui sont chargés du port des dépêches ou de la transmission d'informations. Pour qu'un navire constitue une partie de la force armée, il faut qu'il remplisse d'autres conditions : 1° être commandé par un chef militaire ; 2° être autorisé à porter le pavillon et la flamme militaires ; 3° avoir à son bord un équipage soumis aux règles de la discipline militaire. Un pareil emploi des navires privés (ou publics) — transports ayant un intérêt militaire — ne saurait être légitime que si l'Etat qui les utilise les a préalablement transformés en bâtiments de guerre ». On en conclut que tout navire régulièrement transformé, selon les art. 4 à 9, a tous les droits, et devoirs des navires de guerre. Et le texte qui a été finalement adopté est bien dans le même sens : en temps de guerre tous les navires de la flotte militaire ont le même statut, qu'ils aient toujours été bâtiments militaires ou que, provenant de la marine marchande ou de la flotte d'Etat des navires publics, ils aient été transformés et incorporés, qu'ils soient navires de combat ou navires auxiliaires de transport. Un cargo réquisitionné, transformé en navire de guerre, et transportant des troupes, ou du matériel de guerre a les mêmes droits et devoirs qu'une unité de combat : il peut engager des hostilités, capturer et visiter d'autres navires, peut être détruit sans avertissement ni jugement postérieur, etc...

Si le navire réquisitionné ne réunit pas les conditions de transformation, il ne devient pas navire de guerre. L'Institut le laisse alors dans la classe des navires privés. Mais nous pensons qu'il devient navire public s'il est commandé par un fonctionnaire de l'Etat, commissionné à cet effet. Il faut

draît de plus qu'il appartienne à l'Etat. Or cette condition est pleinement réalisée en cas de réquisition en pleine propriété. Lorsqu'il y a réquisition en jouissance, l'Etat a la pleine possession du navire, il l'utilise à sa guise et le soumet directement à son autorité, la personnalité de ses armateurs disparaissant totalement ; d'ailleurs dans le cas où l'Etat est dans l'impossibilité de rendre le navire en fin de réquisition, la réquisition en jouissance se transforme en réquisition en propriété. Ainsi que nous le verrons plus loin, le Conseil d'Etat a assimilé la réquisition en jouissance à une réquisition en propriété sous condition résolutoire, ce qui d'ailleurs a été vivement contesté par l'Armement. Pour ces raisons, on peut dire que le navire de commerce réquisitionné par l'Etat pour effectuer ses transports militaires devient navire public s'il est commandé par un fonctionnaire commissionné.

Enfin, si le navire réquisitionné conserve son équipage, son état-major et son commandant civil, il reste navire privé

Telles sont les conclusions auxquelles on aboutit en prenant comme critères les règles du « Manuel des lois de la guerre maritime ». D'une façon générale, on peut conclure que l'Institut de Droit International a mis d'un côté les bâtiments composant la force armée navale, dotés d'un statut proprement militaire avec ses droits et ses devoirs, et de l'autre tous les autres navires qu'ils appartiennent à l'Etat ou à des armateurs privés. D'une part, des navires pouvant être détruits ou capturés sans formalités, de l'autre des bâtiments ne pouvant l'être sans qu'il intervienne un jugement d'une cour des prises.

La Convention Internationale de La Haye 1907

Une conférence internationale réunie à La Haye en 1907 étudia différentes questions relatives à la guerre sur mer. Sur la question de savoir dans quelles conditions un navire marchand peut être transformé en navire de guerre, elle précisa qu'il en est ainsi lorsque le navire est inscrit sur les listes de la marine de guerre, qu'il est commandé par un officier de la marine militaire d'active ou de réserve, que son équipage est militaire et soumis à la discipline militaire, qu'il porte la flamme et le pavillon de guerre et qu'il est sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la puissance de son pavillon. Ces conditions sont à peu près semblables à celles exigées par le Manuel d'Oxford de l'Institut de Droit International. Cette conférence ne donna pas de définition expresse du navire de guerre. « Ainsi, dit M. de Bustamante, l'on évita des discussions longues et ennuyeuses, et l'on dissipa les méfiances que ce projet (1) avait fait naître » (2). Il eut été préférable d'avoir des règles précises sur les caractéristiques des navires de guerre, même s'il avait dû s'ensuivre des discussions longues et ennuyeuses.

Trois propositions furent émises tendant à donner cette définition : une émanant de la délégation des Etats-Unis, une autre de la délégation russe et, la plus importante, celle de la délégation britannique. Le projet russe était ainsi rédigé : « Bâtiment de guerre. — Est considéré comme bâti-

(1) Il s'agit de la proposition britannique de Lord REAY.

(2) Conférence de La Haye 1907, Actes et documents, p. 862.

ment de guerre tout navire commandé par un officier de marine en activité de service et pourvu d'un équipage soumis au code militaire. Le bâtiment doit porter, par ordre de son gouvernement, le pavillon de guerre, ce qui implique, dès le moment où cet ordre est donné, l'inscription sur les listes des navires de guerre de son pays ». Le projet américain très voisin prévoyait qu'un navire de guerre « doit être commandé par un officier dûment commissionné et avoir un équipage soumis à la loi et à la discipline militaires ». Aucun de ces deux projets ne fut discuté. Le troisième, présenté par Lord Reay, au nom de la délégation britannique, était le plus original. Il était ainsi conçu. « Il y a deux catégories de vaisseaux de guerre :

A. — Vaisseau de combat.

B. — Vaisseau auxiliaire.

A. — Est compris dans le terme « Vaisseau de combat » tout navire battant pavillon reconnu, armé aux frais de l'Etat pour attaquer l'ennemi et dont les officiers et l'équipage sont dûment autorisés à cet effet par le gouvernement dont ils dépendent. Il ne sera pas licite au navire de revêtir ce caractère sauf avant son départ d'un port national, ni de s'en dévêtir sauf après être rentré dans un port national.

B. — Sera compris dans le terme « Vaisseau auxiliaire » tout navire marchand, soit belligérant, soit neutre, qui sera employé au transport de marins, de munitions de guerre, combustibles, vivres, eau ou toute espèce de munitions navales, ou qui sera destiné à l'exécution de réparations ou chargé du port de dépêches ou de transmission d'informations si ledit navire est obligé de se conformer aux ordres de marche à lui communiqués, soit directement, soit indi-

rectement, par la flotte belligérante. Sera de même compris dans la définition tout navire employé au transport de troupes militaires » (1).

Telle que cette proposition fut primitivement présentée, il en résultait que les « vaisseaux auxiliaires » étaient au service de la flotte, lui prêtaient aide dans ses opérations de guerre, étaient des navires de guerre jouissant des mêmes prérogatives, ayant les mêmes devoirs et devant subir le même traitement qu'eux. Il s'agit de navires marchands, belligérants ou neutres, réquisitionnés ou non. Leur caractère de navires militaires découle donc uniquement de leur affectation : ce sont des navires de guerre parce qu'ils prennent part, bien que ce soit d'une façon indirecte, aux opérations de guerre qui sont principalement menées par les navires de combat.

Lord Reay au cours de la séance du 19 juillet donna des explications relatives au paragraphe B de la proposition concernant la définition du navire auxiliaire (2). Il insiste sur l'importance primordiale du ravitaillement des unités en particulier en combustible. Un navire marchand qui assiste une flotte est incorporé dans la marine de guerre, quelle que soit la façon dont le ravitaillement soit fait. Il prend une part active aux opérations, de ce fait il est exposé aux mêmes risques que les navires de guerre. En incorporant ces navires dans la marine de guerre on simplifie la situation, seules des forces nationales belligérantes se trou-

(1) Conférence internationale de La Haye 1907, Actes et documents, p. 862.

(2) Voir annexe.

veront en présence et les neutres se livrant au commerce seront plus efficacement protégés.

Il est à remarquer qu'il n'est pas fait de différence entre le service occasionnel rendu et l'affectation unique et habituelle. Un navire marchand transportant du pétrole peut très bien être arrêté par les autorités navales et obligé de livrer sa cargaison à un navire de guerre. Après quoi on le relâche et il rallie son port : c'est un service occasionnel. Il est anormal de lui appliquer le même traitement qu'au pétrolier marchand dont tous les voyages sont faits pour la marine. Or le projet britannique ne distingue pas et les considère tous les deux comme navires de guerre.

Lord Reay ayant retiré le préambule de sa proposition, la proposition britannique donnait donc deux définitions distinctes : une pour le navire de combat et l'autre pour les « navires auxiliaires », ces derniers n'étant plus présentés comme navires de guerre. Il s'agissait de les assimiler, quant au traitement à leur appliquer, aux navires militaires. Les navires ainsi visés pouvaient être des navires marchands employés au service de la flotte pour différents usages. Ils pouvaient être sous l'autorité directe de l'Etat et servir de transports de troupes. Dans tous les cas ils prêtaient à la flotte une assistance hostile.

Un rapport de M. Fromageot sur cette question tendit au rejet de la proposition. « Le caractère hostile reconnu aux navires transporteurs de munitions, combustibles, vivres, etc... ne serait autre chose que la consécration de la nation de contrebande, ce qui paraît en contradiction avec la proposition faite par la Grande-Bretagne d'abolir cette notion. La contrebande destinée à une force navale se trou-

verait ainsi saisissable et, comme on va le voir, dans des conditions plus rigoureuses qu'autrefois, tandis que le même transport destiné à un port de l'ennemi serait licite.

« D'autre part, dans l'état actuel, le navire de commerce accompagnant une flotte est simplement exposé au traitement de droit commun, c'est-à-dire la capture et la nécessité d'une décision de validité par une cour des prises.

« L'assujettissement du même navire au traitement des navires militaires de cette flotte autoriserait non seulement la capture sans aucune formalité judiciaire de prise, mais encore l'emploi de tous les moyens de destruction en usage contre les forces militaires » (1).

Le navire auxiliaire n'étant plus assimilé à un navire de guerre automatiquement, c'est le fait de rendre un service à l'un des belligérants qui détermine son statut. Quel que soit le service rendu, transport ou affectation à n'importe quel autre usage d'ordre militaire, tant qu'il se trouve dans l'accomplissement de ce service, il est, d'après la proposition britannique, soumis au même traitement que les navires de guerre. Mais sitôt ce service terminé, il rentre dans le droit commun et redevient simple navire marchand reprenant son statut antérieur. C'est donc l'affectation et seulement pendant le temps qu'elle existe, qui détermine la situation juridique de ce navire dit auxiliaire.

Cette proposition souleva de nombreuses oppositions venant des autres délégations. Elle fut finalement retirée par son auteur. Cependant, ainsi que nous le verrons plus

(1) Conférence internationale La Haye 1917, Actes et documents, pp. 863-864.

loin (1), cette idée fut reprise en 1914 par le gouvernement du Chili et appliquée aux navires allemands de la C^{ie} Kosmos et à certains navires de commerce anglais qui, partant des ports chiliens, allaient ravitailler en mer les navires de guerre de leur pavillon qui opéraient dans le Pacifique.

Des discussions de la Conférence de La Haye, il ressort que les navires de commerce réquisitionnés par l'Etat, donc placés sous ses ordres, et utilisés pour les transports de matériel de guerre, de troupes ou de dépêches ne deviennent pas, par cela même, des navires de guerre. Ils ne le deviendraient que s'ils étaient transformés en navires de guerre et ainsi incorporés dans la marine militaire. Les navires de guerre ont des droits et des devoirs très étendus. Il a semblé exorbitant à certaines délégations d'attribuer de tels pouvoirs à de simples navires marchands qui pourraient, dans certains cas, ne pas donner toutes les garanties nécessaires pour accomplir les actes qui sont du domaine exclusif des navires de guerre.

La proposition britannique exigeait qu'au moins pendant l'accomplissement de leur service ils puissent subir le même traitement. Or, dans son rapport, M. Fromageot indiquait que, même pendant cette période, ils n'étaient soumis qu'au droit commun. Telle fut d'ailleurs l'opinion de la Conférence. Le navire réquisitionné et non incorporé conserve donc toujours, d'après les principes de La Haye et du droit de cette époque son statut de navire de commerce. Il peut être capturé et doit être jugé par un Tribunal des prises, il ne peut donc être détruit, à moins que la conduite

(1) Voir chapitre II.

des opérations ne l'exige et l'autre belligérant ne peut s'en emparer que si la décision du Tribunal des prises l'y autorise. Il y a capture et non butin.

Nous venons de voir dans ce premier chapitre quel statut juridique était attribué au navire de commerce réquisitionné pendant les années précédant la guerre de 1914-1918. Les auteurs ne s'y arrêtèrent guère et ce fut toujours en étudiant les caractéristiques des navires de guerre qu'ils furent amenés à en parler et qu'il nous a été possible d'en tirer des indications. Les deux sources les plus importantes de cette époque furent la Conférence de La Haye de 1907 et les travaux de l'Institut de Droit International pour le Manuel d'Oxford de 1913. Elles donnent des indications voisines et permettent de conclure que les navires réquisitionnés ne deviennent pas des navires de guerre malgré cette prise de possession par l'Etat et leur affectation à un service public militaire. La doctrine est plus divisée : Ortolan en ferait une classe à part située entre la marine marchande et la marine de guerre, Rivier considère que les « navires frétés par l'Etat » sont des navires publics, Pradier-Fodéré émet une opinion semblable.

CHAPITRE II

LA GUERRE DE 1914-1918

L'histoire de la guerre navale semble d'une rare monotonie. Dans les manuels et les livres traitant des opérations militaires, les marins n'ont qu'une petite place : dans un chapitre, on leur accorde un paragraphe. La lutte sur mer ne connut pas, à quelques rares exceptions près, les actions de grandes envergures, les batailles décisives. Ce fut une lutte sourde, sans éclat, mais une lutte où chaque « rien à signaler » était une victoire. La maîtrise des mers ? Elle consiste à ne rencontrer que rarement l'ennemi, à pouvoir assurer la libre navigation des navires marchands, à être toujours paré pour ne pas avoir à intervenir.

L'histoire navale de la dernière guerre ne présente que trois grandes batailles : le duel anglo-allemand de 1914 avec Coronel et les Falkland, la lutte pour forcer les Dardanelles et la bataille du Jutland.

Mais pendant quatre ans, les marins fournirent la lutte la plus épuisante qui soit : les croisières de blocus, le convoi et la protection des navires marchands, la surveillance des routes maritimes, la lutte contre les sous-marins. Lutte sans

gloire, mais lutte décisive, celle qui permit à la France de recevoir en 1914 ses troupes coloniales, qui permit le passage continu des transports de troupes et du matériel anglais dans le Pas-de-Calais, de troupes et du matériel américain, à partir de 1917, le ravitaillement en vivres et en matériel des armées et de la population civile. Ce furent les marins qui permirent aux troupes de l'armée de terre de tenir sur le front et de vaincre ensuite. L'Armée d'Orient n'était reliée à la France que par la marine, à travers une Méditerranée infestée de sous-marins allemands.

Du début à la fin de la guerre, la marine constituait l'aile gauche de nos armées sur le front de France, elle tenait le blocus de la côte belge, malgré les flotilles de torpilleurs et de sous-marins que les allemands avaient basés à Nieuport, Ostende, Zeebrugge et Bruges. Tous les jours, inlassablement, elle montait la garde devant ces repaires. Les bancs de Flandre virent parfois quelques combats de quelques minutes et la va-et-vient continu des croisières recommençait.

Du 7 au 15 août 1914, les troupes d'Afrique arrivèrent en France. Les convois étaient formés à Oran, Alger, Philippeville et débarquaient leurs troupes à Sète et Marseille. Deux voyages furent ainsi accomplis puis les transports continuèrent par des navires isolés. Pendant ces quinze jours, il fut transporté 38.000 hommes et 6.800 chevaux sur 46 bâtiments, plus 11.000 hommes et 5.000 chevaux embarqués au Maroc sur 43 navires. Bel exemple de cohésion entre la marine marchande et la marine de guerre, les transports étaient des navires de commerce réquisitionnés et leur pro-

tection était assurée par les croiseurs et torpilleurs de l'escadre de la Méditerranée.

La marine évacua entièrement les restes de l'armée serbe et les transporta sans le moindre accident. Du 8 avril au 30 mai 1916 cette armée reconstituée à Corfou, arrivait à Salonique ; 100.000 hommes, 33.000 chevaux, 5.500 autos, 106.000 tonnes de matériel furent embarqués sur cinq croiseurs auxiliaires, 22 transports de ravitaillement, 15 transports, 8 transports écuries. Une flotille de 150 bateaux devait protéger une route de 1.200 kilomètres : aucun accident ne se produisit.

En 1916, pendant les 8 premiers mois, il fut transporté pour l'Armée d'Orient, de Marseille à Salonique : 900.000 hommes et 440.000 tonnes de matériel. Cinq transports furent torpillés ou coulés par des mines et 2.007 hommes disparurent sur 900.000 transportés.

L'effort fourni par la marine de commerce fut considérable. Citons un exemple : en mars 1916 sur un tonnage français total de 2.300.000 tonneaux de jauge, 1.100.000 avait été réquisitionné, plus de la moitié du tonnage total.

Avant d'étudier la réquisition pendant la guerre, nous avons tenu à indiquer ces quelques chiffres pour mettre en lumière l'œuvre de la marine et l'importance primordiale de la réquisition maritime en temps de guerre pour la défense de l'Empire.

SECTION A. — LES RÉQUISITIONS MARITIMES EN FRANCE

§ 1. — *De 1914 à la Réquisition Générale de 1918*

Du début de la guerre jusqu'à la Réquisition Générale de la flotte marchande en 1918, les réquisitions furent exercées

sur la base de la loi de 1877 complétée par les modifications successives que nous avons vues au chapitre précédent. Le ministère de la marine réquisitionna de nombreux navires de commerce. Des plus rapides il fit des croiseurs auxiliaires, les bateaux de faible tonnage et peu rapides incorporés dans la flotte devinrent des dragueurs, des arraisonneurs. Mais la marine ayant un besoin urgent de ravitailleurs en utilisa un grand nombre comme transports pétroliers et surtout charbonniers.

L'organisation de la réquisition nécessita des organismes particuliers. Une commission centrale des réquisitions, présidée par M. Guimbelot, contrôleur général de la marine, fut instituée par une décision ministérielle (marine) du 9 août 1914. Des commissions mixtes locales d'évaluation, fonctionnant sous les ordres de la Commission Centrale, siégèrent dans quatorze ports. Nous étudierons plus loin la question des indemnités en cas de perte du navire et nous verrons à quelles difficultés cette question s'est heurtée. Bien après la guerre elle n'était pas encore résolue. L'évaluation du navire et le règlement des indemnités furent les deux problèmes les plus difficiles à résoudre.

Les navires réquisitionnés par l'Etat pouvaient être rangés en deux grandes classes. Les uns incorporés dans la marine de guerre devenaient navires de guerre, les autres n'étaient pas incorporés et la définition de leur statut constitue l'objet de cette étude. Le ministre de la marine fixa dans une circulaire du 21 août 1914 (1) la situation administrative de ces navires. Elle est intitulée : « Circulaire

(1) *J. O.* 23 août 1914, p. 7608,

relative au mode d'administration des divers navires réquisitionnés ».

Les navires dont il est question sont rangés, d'après leur affectation, en quatre catégories :

1° Les paquebots réquisitionnés pour servir de croiseurs ou d'éclaireurs auxiliaires de la flotte militaire. Ils sont régis administrativement par un texte spécial réglant l'organisation et le service à bord des croiseurs auxiliaires (1).

2° Les navires réquisitionnés pour servir de bâtiments hôpitaux militaires. Rentrent dans cette catégorie les bâtiments hôpitaux proprement dits, ainsi que les transports de blessés et de malades. Comme les paquebots transformés en croiseurs ou éclaireurs auxiliaires, ils sont militarisés et deviennent bâtiments de l'Etat. Leur mode d'administration est le même, ils sont régis par l'Instruction confidentielle du 25 novembre 1911.

3° Les navires réquisitionnés pour être affectés au dragage et à l'arraisonnement. Ils sont militarisés et rattachés soit à la défense fixe, soit à la 1^{re} Escadre si ce sont des chalutiers de Boulogne. Leur mode d'administration est fixé par une circulaire confidentielle du ministre de la marine du 17 juin 1913 sous le timbre « Personnel militaire — Equipages ».

4° Les navires de commerce réquisitionnés pour servir de transports — charbonniers, pétroliers, ravitailleurs, transports de troupes, etc... ou de remorqueurs. C'est cette catégorie qui nous retiendra.

(1) Instruction confidentielle (E. M. G. 3), 25 nov. 1911, titre III, art. 44 ss.

La circulaire du 21 août 1914 décide : « Ces navires ne doivent pas être militaires, ils gardent leur organisation et leur caractère commercial. » Ils ne sont pas incorporés dans la marine de guerre. Ils ne deviennent pas navires de guerre. Leur caractère non militaire est encore accentué par l'alinéa 2 suivant : « Le personnel de la marine qu'il y a lieu de mettre à bord pour aider l'équipage commercial doit être embarqué à titre de « passagers ». On évite ainsi tout soupçon sur le caractère commercial du navire, il ne doit y avoir aucun élément militaire qui puisse influencer son statut. La circulaire précitée donne dans les alinéas suivants d'autres règles d'administration : du jour de la réquisition, les dépenses relatives au personnel et au matériel sont à la charge de la marine et doivent être acquittées directement par elle, soit remboursées aux armateurs et ces derniers, après accord avec l'autorité maritime locale, continueront à les assurer. Les traitements et salaires de l'équipage doivent, si la marine les paye directement, être liquidés dans les ports militaires par le chef du service compétent, et dans les ports de commerce, à défaut de ce chef de service, par l'administrateur de l'Inscription Maritime, son suppléant éventuel (1), qui les mandate sur la caisse des Invalides au titre des avances à la marine (2).

La marine a donc pris, dès le début de la guerre, une position très nette à l'égard des navires de commerce réquisitionnés pour les transports militaires. Elle ne tient aucun compte de leur affectation à un service public d'ordre mili-

(1) Décret du 18 décembre 1909, art. 21 modifié le 29 sept. 1913.

(2) Circulaire Marine, 21 août 1914, § 4, al. 1 à 7.

taire. Elle considère que, ne les incorporant pas dans sa flotte, ils gardent entièrement leur ancien statut et restent navires de commerce. Elle a toujours cherché à ne transformer en navires de guerre que les navires de commerce réquisitionnés dont l'utilisation directe pour des opérations militaires ne lui permettait pas d'agir d'une autre façon. Tant qu'elle le peut, elle conserve aux navires marchands leur statut de navire de commerce. Elle prend d'ailleurs toutes les précautions nécessaires à cet effet. On vient de voir qu'en particulier lorsqu'il est nécessaire d'embarquer, pour compléter l'équipage commercial, des matelots d'active ou de réserve prélevés sur les effectifs des Dépôts des Equipages ou d'autres navires de guerre, elle prend la précaution de les faire figurer sur les rôles d'équipages en qualité de « passagers ».

Ces navires conservaient donc leur équipage et leur commandant commercial. Ils obéissaient aux règles administratives auxquelles ils étaient soumis avant la réquisition. « Leurs matelots ne portaient pas le col bleu » (1). Leur gestion était assurée de deux façons : soit par la marine elle-même, soit par leurs armateurs mais pour le compte de l'Etat. Lorsque la Marine se chargeait elle-même de la gestion du bâtiment, les capitaines agissaient en son nom, ils devenaient ses mandataires. Ils devaient lui rendre compte de toutes les opérations faites par eux en son nom. Les Directions des Travaux se chargeaient des réparations que l'état des navires rendait nécessaires. Des avances étaient faites aux capitaines par l'Etat. Ces sommes étaient

(1) LA BRUYÈRE, *Notre Marine Marchande pendant la guerre.*

payées par ses représentants dans les ports et inscrites sur des registres spéciaux au cours des escales. Les capitaines devaient justifier leur utilisation par des factures pour les fournitures et réparations et par des états de paiement pour les sommes versées à l'équipage. Dans les cas où les armateurs se chargeaient eux-mêmes de la gestion de leurs navires pour le compte de l'Etat, leur rôle était tout différent. Ils continuaient, comme en temps de paix, à recruter le personnel, à le payer et à le nourrir. Ils assuraient, comme par le passé l'exploitation technique de leurs navires : ils les maintenaient en état de naviguer en les fournissant de combustibles, de toutes matières consommables, de rechanges, de vivres, en exécutant ou en faisant exécuter les réparations nécessaires. Ils tenaient une comptabilité exacte de toutes les dépenses qu'ils avaient dû engager, ils fournissaient à l'Etat les états mensuels des dépenses qui leur étaient remboursées par la Marine.

Au paragraphe suivant nous verrons cette organisation administrative plus en détail en étudiant les contrats-types établis entre l'Etat et les armateurs et fixant, dès le temps de paix, les conditions de la réquisition des navires de commerce.

La circulaire du 21 août 1914 fut modifiée ou complétée par d'autres relatives principalement aux salaires des équipages, à la situation des marins de l'Etat embarqués sur ces navires réquisitionnés et non militarisés, à la gérance et à l'entretien de ces bâtiments, etc...

Une circulaire du 30 octobre 1914 (1) est intitulée

(1) *B. O. Marine* 1914, t. II, pp. 883-884.

« Décompte des salaires des équipages des navires réquisitionnés et non militarisés ». Elle donne des indications d'ordre administratif sur les salaires des équipages et modifie, sur ce point, différents articles du Titre IV (1) de la circulaire du 21 août 1914. Elle prévoit que lorsque la Marine les paie directement, ils seront décomptés par l'Inscription Maritime conformément aux stipulations inscrites au rôle d'équipage commercial. Dans les ports militaires comme dans les ports de commerce, « les sommes nécessaires au paiement de ces traitements et salaires, déduction faite des droits dus par les participants aux Caisses des Invalides et de Prévoyance, seront mises à la disposition du Capitaine au moyen d'un mandat « avances à la Marine » émis par l'administrateur de l'Inscription Maritime et appuyé d'un état nominatif des paiements ainsi effectués, soit à titre d'acompte, soit à titre de parfait paiement... » (2).

L'équipage de ces navires non militarisés pouvait se composer d'inscrits maritimes non mobilisés ou renvoyés en sursis d'appel, c'est-à-dire de personnel civil non présent sous les drapeaux, qui se trouvait dans la même situation que tous les marins naviguant au commerce et de marins de l'Etat (officiers mariniens ou matelots des équipages de la flotte d'active ou de réserve mobilisés). Nous venons de voir que ces derniers destinés à compléter l'équipage civil, étaient embarqués à titre de « passagers ». Des difficultés se présentèrent pour l'administration de ce personnel. Il fut précisé qu'ils toucheraient la solde n° 4 pré-

(1) Titre IV, *Transports et Remorqueurs Auxiliaires*.

(2) *B. O. Marine* 1914, t. II, p. 883.

vue par l'article 18 du décret du 11 juillet 1908, et qu'ils figureraient tous, pour simplifier les écritures, sur un même rôle : celui de la Direction des Mouvements du port comptable de la réquisition du navire. La tendance était, dès 1915, de recourir à ce complément d'équipage seulement en cas de nécessité absolue. « Les marins destinés à compléter l'équipage d'un bâtiment de commerce réquisitionné et non militarisé doivent être choisis parmi les inscrits maritimes mobilisés et, à défaut, parmi les réservistes des Equipages de la Flotte qui sont ensuite placés en sursis d'appel dans les conditions fixées par la circulaire du 28 février 1915 (1) modifiée par celle du 1^{er} juin 1915 » (2).

Si la question de la situation du personnel des navires réquisitionnés et non militarisés souleva des difficultés, ce fut surtout parce que l'Etat cherchait, par tous les moyens possibles, à enlever tout caractère militaire à ces navires ; nous avons vu que, forcé de compléter les équipages avec du personnel militaire, il s'efforçait de leur ôter tout ce qui pût rappeler leur dépendance avec la marine de guerre. La même chose se produisait pour l'exploitation technique de ces bâtiments : pour les réparations et l'entretien. Nous étudierons dans le paragraphe suivant les conventions qui furent passées entre l'Armement et l'Etat. Pour le moment, voyons comment, en 1915, le Ministre de la Marine dut organiser ces services techniques. La matière est contenue principalement dans deux circulaires, l'une du 31 août

(1) *B. O. Marine* 1915, p. 226.

(2) *Id.*, t. I, pp. 1027-1028.

1915 (1) et l'autre du 1^{er} décembre de la même année (2). « Les navires réquisitionnés qui ne sont pas militarisés ne sont, à l'exception de quelques-uns pour lesquels l'Armement a consenti à souscrire un contrat de gérance — *Lutétia* et *Burdigala* (contrats conclus à Paris) ; *Mira* et *Voltaire* (contrats conclus à Marseille) — administrés ni gérés par personne ; ou plutôt, s'ils le sont par leur capitaine, c'est, conformément aux principes en matière de réquisition, sans aucune responsabilité de leurs armateurs et, par la force même des choses, à peu près sans contrôle de l'autorité maritime... Il est à craindre que l'entretien ne grève lourdement le budget de l'Etat et que le montant des dépréciations à payer, en fin de réquisition, ne s'élève à des sommes considérables » (3). Il est décidé en conséquence que les capitaines seraient gérants de leurs bâtiments à l'égard de la Marine substituée à l'Armement et sous le contrôle du service des Approvisionnements de la Flotte du port chargé de suivre le compte de réquisition. Dans les ports de Toulon, Bizerte, Marseille, Cardiff et Moudros « des officiers de marine de réserve ou auxiliaires ou des officiers du Commissariat seront chargés en qualité de « capitaines d'armement », de surveiller la gestion des capitaines, de procéder dans les arsenaux, avec le concours des ingénieurs du Génie Maritime, hors des arsenaux avec le concours des ingénieurs du Génie Maritime en résidence dans ces localités ou, à défaut, des offi-

(1) *B. O. Marine* 1915, t. II, pp. 169-170-171.

(2) *Id.*, t. II, p. 479.

(3) *Id.*, t. II, p. 169.

ciers mécaniciens, à la visite des bâtiments en vue de leur entretien et de leur réparation, enfin de prendre ou de provoquer toutes les mesures nécessaires pour assurer le maintien du navire en état comme personnel et matériel et l'alimentation de son équipage » (1). Dans les pays où n'existent pas de capitaines d'armement ce rôle est joué par l'Inscription Maritime et par les consuls à l'étranger. Le rôle des capitaines d'armement est aussi bien de maintenir le navire en bon état de fonctionnement matériel que de surveiller la composition de son équipage pour le maintenir à effectif normal. Les capitaines-gérants sont placés sous la surveillance des capitaines d'armement ou des autorités en tenant lieu.

Malgré toute la volonté de l'Etat de ne considérer en aucun cas les navires réquisitionnés pour les transports militaires comme navires militaires, il a dû, dans certains cas, tenir compte de leur affectation. Nous citerons, en particulier, la circulaire du 31 mai 1916 (2) concernant les « prescriptions relatives aux mesures à prendre en cas d'abordage entre navires d'Etat et navires de commerce ». Ces prescriptions contenues dans la circulaire du 31 août 1911 (3) sont applicables dans le cas présent : « par extension, lorsque l'abordeur ou l'abordé est un navire réquisitionné, militaire ou non, mais agissant en vertu d'ordres émanant de l'autorité maritime, conformément à l'article 11 de la circulaire visée, le dossier devra m'être adressé sous le timbre E. M. G., 3^e section ».

(1) *B. O. Marine* 1915, t. II, p. 170.

(2) *Id.*, 1916, t. I, p. 634.

(3) *Id.*, 1911, t. II, p. 542.

Ces différentes circulaires du Ministre de la Marine nous apportent l'opinion de la marine de guerre. L'idée principale qui s'en dégage est le désir de la Marine de laisser les transports militaires réquisitionnés en dehors de la classe des navires de guerre. La Marine a cherché par tous les moyens, et cela dans un but éminemment pratique, à conserver le caractère commercial à ces navires. C'est pour cette raison que, jusqu'en septembre 1915, les navires de commerce n'étaient pourvus d'aucun armement définitif (1). Elle y voyait avant tout des avantages. Toutes les précautions furent prises pour arriver à ce résultat. Non seulement, dans la circulaire du 21 août 1914, elle décide que « ces navires ne doivent pas être militaires, ils gardent leur organisation et leur caractère commercial », mais dans tous les cas où il n'est pas possible de leur conserver pratiquement cette organisation et ce caractère, elle cherche à leur conserver juridiquement ce statut. Aussi, lorsque l'équipage commercial est insuffisant pour assurer l'exploitation du vapeur, elle prévoit l'embarquement d'un complément d'équipage prélevé sur le Corps des Equipages de la Flotte, donc des militaires d'active ou de réserve, elle prend soin de les faire figurer au rôle d'équipage à titre de passagers. De même elle laisse les capitaines se charger de l'entretien et de la réparation de leurs navires. Elle arrivera ainsi, pour l'exploitation technique de cette flotte, à les constituer capitaines-gérants, et à créer dans certains ports militaires ou bases d'opérations, des corps de capitaines d'armement.

(1) Voir à ce sujet J. VIDAUD, *Les navires de commerce armés pour leur défense*. Thèse, Paris, 1936.

Malgré toute sa volonté de maintenir le statut commercial à ces navires, elle n'a pu faire totalement abstraction du service militaire qu'ils assuraient. Les capitaines-gérants sont sous la surveillance du Chef du Service des Approvisionnements de la Flotte, et les capitaines d'armement font faire les réparations dans les arsenaux avec le concours des Constructions Navales, ou en liaison avec les ingénieurs du Génie Maritime. La Marine met ainsi à la disposition des navires auxquels elle veut à tout prix garder leur statut commercial, son personnel militaire. Elle complète les équipages avec des militaires « passagers » il est vrai, mais en leur attribuant la solde n° 4 et en les rattachant à une Direction de Mouvements. Enfin, en cas d'abordage elle les assimile à des navires d'Etat, s'ils agissent en vertu d'ordres émanant de l'autorité maritime, ce qui était toujours le cas des navires réquisitionnés transportant des troupes ou du matériel destiné aux Armées.

Malgré cette non militarisation, nous pensons que ces navires avaient perdu leur statut commercial sans pour cela devenir navires de guerre. La non-militarisation était avant tout une question d'avantages pour la Marine. Cette opinion est d'ailleurs exprimée dans une lettre du Service central de l'Intendance Maritime du 10 août 1914 relative à la militarisation de quatre transports auxiliaires :

« Le Service central de l'Intendance Maritime ne voit pas les motifs qui font proposer la militarisation de ces quatre transports auxiliaires. Il estime qu'il y aurait avantage à ne pas s'écarter des conceptions admises jusqu'à présent et qui sont : militarisation des paquebots réquisitionnés comme croiseurs auxiliaires et des navires hospi-

taliers, non militarisation au contraire des navires réquisitionnés comme moyens de transport de matériel (charbonniers, pétroliers, etc...)

« La militarisation d'un navire de commerce non protégé par la croix de Genève, comme les navires-hôpitaux, ou affectés au transport des blessés, implique que l'ennemi a le droit de les détruire, de faire l'équipage prisonnier de guerre, de le traiter en un mot comme bâtiment de combat.

« S'il n'est pas militarisé, le navire réquisitionné n'est pas exposé à ce danger et ne court que les risques des autres bâtiments marchands. Du moins nous le comprenons ainsi d'après la teneur des conventions internationales du 18 octobre 1907.

« Dès lors, l'avantage de la militarisation n'apparaît pas, alors qu'elle entraîne de sérieuses complications administratives... » (1).

Nous concluons de ces circulaires que ces navires, tout en ne devenant pas navires de guerre, n'étaient plus cependant des navires de commerce au sens juridique du mot. Ils n'étaient plus exploités commercialement et de plus étaient affectés à un service public, celui de la défense nationale, les assujettissant à des obligations exorbitantes du droit commun.

Conventions-types

Des contrats-types furent conclus, avant la guerre, entre l'Etat et certaines compagnies d'armement pour fixer, dès

(1) Archives E. M. G. Marine, 2^e section Eb 62.

le temps de paix, les conditions de réquisition de leurs navires. Nous n'étudierons que la convention type se rapportant aux navires qui étaient prévus pour être réquisitionnés en qualité de transports auxiliaires.

Elle est divisée en deux titres. Le titre premier contient les obligations du personnel et de l'armement. Le titre second délimite les obligations spéciales de l'Etat.

Le titre premier prévoit que le capitaine devra obtempérer immédiatement à tous les ordres donnés par la Marine à son navire requis. Il devra effectuer les chargements et déchargements avec soin et rapidité et faire les traversées avec toute la diligence possible. Il est obligé de prêter, en toutes circonstances, son concours, celui de son équipage et de son navire, à la Marine. Tout le matériel à embarquer devra être arrimé à bord, compte tenu des moyens dont il pourra disposer pour les opérations de manutention. Le capitaine est entièrement soumis à l'autorité de la Marine, il doit exécuter tous ses ordres, dans la limite de ses possibilités matérielles.

Il était prévu qu'aucun homme de l'équipage ne pouvait être rappelé au service de l'Etat, c'est-à-dire qu'aucun inscrit maritime ne devait être mobilisé dans le corps des Equipages de la Flotte, tant qu'il ferait partie de l'équipage d'un navire réquisitionné et pendant toute la durée de la réquisition. Or à la déclaration de guerre, il n'en fut pas ainsi. Des marins du commerce, inscrits maritimes, durent rallier leurs dépôts pour servir dans la marine militaire, ce qui occasionna le désarmement d'un fort tonnage de navires de commerce. Lorsque l'on s'aperçut que la guerre durerait longtemps et que la Marine aurait à assurer le

ravitaillement des armées et de la population civile, il fallut réarmer tous ces navires et le problème du recrutement fut très difficile ; les militaires étant peu disposés à rendre du personnel à l'Armement. Dès les premiers mois de la guerre l'erreur commise apparut. Pendant toute la durée de la réquisition les armateurs devaient tenir leurs équipages à effectif complet.

A partir du moment où la réquisition leur était notifiée, les armateurs devaient approvisionner leurs navires en vivres, matières grasses et rechanges de toute nature pour une durée d'au moins deux mois. Le réapprovisionnement devait être fait par eux dans les mêmes conditions dès que cela était nécessaire. Pour le combustible, et le contrat prévoyait le charbon car à cette époque la chauffe au mazout ou les moteurs diesels étaient rares, il pouvait être tenu compte, dans certains cas, de prélèvements à faire sur le chargement appartenant à la Marine. La Marine pouvait prélever à bord tout le matériel non utilisé, dans ces conditions et dès la notification de la réquisition, il était interdit aux armateurs d'enlever le moindre objet du bord.

Il était spécifié qu'en marche normale le vapeur devrait fournir une vitesse égale à sa vitesse habituelle. Il devait porter en lourd un chargement de tonnes correspondant à sa capacité maximum.

L'Armement s'engageait à supporter tous les frais d'entretien du navire réquisitionné. Il touchait, à cet effet, des allocations de l'Etat prévues au titre suivant. Etaient à sa charge : toutes les réparations dues à un fait dont la Marine n'avait pas à supporter les conséquences.

Tous les livres de bord devaient être communiqués à la

Marine pour la liquidation des sommes dues à l'Armement. Il était prévu, à cet effet, toute une réglementation administrative.

Le titre second contient les obligations spéciales de l'Etat.

Le Département de la Marine prenait l'engagement de payer chaque mois et à terme échu, à titre d'indemnité de location pendant toute la durée de la réquisition, un douzième de la somme annuelle correspondant à l'intérêt de 5 % du capital représenté par le navire réquisitionné. La valeur de ce capital était déterminée par la Commission d'Evaluation, dont il sera question plus loin, d'après les prix d'achat et de revient justifiés par des documents authentiques, compte tenu de la dépréciation résultant de l'âge du navire. Il était prévu que l'indemnité serait versée sur production d'une facture en double expédition.

Sur production de pièces justificatives, l'Armement avait droit aux allocations mensuelles suivantes. Tout d'abord au remboursement des dépenses de combustibles, la consommation étant inscrite journallement sur le journal de bord. Ensuite les dépenses de matières grasses, au taux des mercuriales, la nourriture de l'équipage selon un barème tenant compte des grades du personnel, un barème identique était appliqué aux passagers militaires, un traitement de table était prévu pour les officiers. Toutes les dépenses de solde de l'équipage étaient remboursées aux armateurs telles qu'elles étaient déterminées par le rôle d'équipage au jour de la réquisition.

Les transports auxiliaires avaient droit aux primes de

navigation qui étaient allouées aux vapeurs non réquisitionnés.

Tous les frais de manutention, chargement, déchargement, arrimage, élingage, étaient à la charge de la Marine. Il en était de même pour les droits de port et les frais de pilotage. Si le navire en avait fait l'avance, ils lui étaient remboursés par l'Etat.

L'Etat prenait à sa charge tous les risques de guerre. Lorsque le navire transportait des poudres et des munitions, tous les risques encourus par lui, tant pendant le transport que pendant les manutentions, étaient à la charge de l'Etat, mais pour qu'il en fût ainsi, il fallait que le bord ait observé tous les ordres et instructions spéciaux à lui donnés pour ces transports.

Les fautes commises dans l'exploitation du bâtiment, échouage, incendie et autres, étaient à la charge de l'Armement, tant qu'il n'était pas prouvé qu'il y eut faute de la Marine ou vice propre de la marchandise auquel cas les armateurs n'avaient plus à supporter ces risques.

La convention prévoyait que « conformément aux règles de compétence en matière de juridiction administrative, le Ministre de la Marine sera juge de ces responsabilités sous réserve du recours de l'Armement au Conseil d'Etat ».

Des dispositions diverses figurent au titre troisième.

Un paragraphe 1^{er} fixe la composition de la Commission d'Evaluation, à savoir : cinq membres dont deux désignés par l'Armement et deux, par délégation du Ministre de la Marine, par le Préfet Maritime de l'arrondissement maritime intéressé. Ces quatre membres en désignent un cinquième auquel la présidence est dévolue ; en cas de par-

tage des voix, cette désignation est faite par le tribunal de commerce dont relève le port d'armement.

Il était spécifié que la réquisition commençait le jour où le navire était effectivement mis à la disposition de la Marine. Elle prenait fin au jour où le navire était rendu à ses armateurs au port d'attache ou dans tout autre port désigné par l'armement et accepté par la Marine. Dans le cas où le navire, par suite d'avaries incombant ou non à la Marine, serait obligé à des réparations, la Marine pourrait interrompre ou résilier la réquisition. Dans le cas de simple interruption elle pourrait exiger que les réparations soient faites dans tel port qu'elle désignerait à condition qu'elle rembourse à l'Armement le supplément de dépense que les armateurs auraient eu à payer en sus des sommes qui auraient été dues si les réparations avaient été faites au port d'attache ou au port habituel de réparation du vapeur.

Au moment de la réquisition, il devait être procédé à la constatation de l'état des lieux par un représentant de la Marine et un de l'Armement, en cas de désaccord un troisième expert était désigné par le président du tribunal de commerce du lieu. En fin de réquisition devait être constaté le dommage causé du fait de la Marine en dehors de l'usure naturelle. Les dommages devaient être calculés par la Marine et payés par elle, le Conseil d'Etat étant juge des litiges. Les quantités de combustibles, matières grasses et vivres restant à bord devaient être remboursées à la Marine, ou bien à débarquer aux frais de l'armement pour le combustible et les matières grasses, à ceux de la Marine pour les vivres,

Le matériel embarqué ou débarqué était inscrit sur connaissance et la preuve de l'embarquement était faite par l'acquit du capitaine sur le connaissance, celle du débarquement par l'acquit du service destinataire. Tout connaissance était établi en double : un pour le capitaine, un pour le service chargeur. Le charbon embarqué à bord comme chargement était inscrit sur le connaissance avec indication du restant en cale. Les bâtiments de l'Etat réceptionnaires devaient en donner décharge au capitaine.

Il était prévu que la réquisition était faite selon la loi de 1877 avec ses modifications successives, les circulaires et les règlements de la Marine.

Le contrat était valable jusqu'à son annulation expresse par un contrat ultérieur, ou jusqu'à ce qu'une des parties ait déclaré à l'autre vouloir en faire cesser les effets : dans ce cas, la cessation de réquisition ne devait produire effet que cinq mois après la notification.

Un contrat-type pouvait être également conclu, dès le temps de paix, entre l'Etat et l'Armement pour les navires réquisitionnés en qualité de dragueurs, arraisonneurs, ou bâtiments de servitude auxiliaires. Nous savons que ces bâtiments étaient militarisés. Nous le verrons rapidement et en le comparant avec le précédent.

Les armateurs s'engageaient à recruter l'équipage, sauf empêchement par force majeure et dans la proportion des $\frac{2}{3}$ au moins du personnel, parmi les hommes contractant l'engagement éventuel pour la durée de la guerre (art. 18 de la loi du 2 mai 1899). Le navire étant militarisé, l'équipage devait être militaire, d'où l'obligation de recruter un personnel « engagé ». Pour les transports auxiliaires, le

personnel restait civil. Dès la réquisition notifiée, on devait embarquer le maximum possible de combustible, huiles de graissage, vivres et toutes autres matières consommables. Le transport auxiliaire devait seulement avoir à bord des matières pour deux mois, car il toucherait souvent des ports alors que les dragueurs et autres prenant part directement aux hostilités devaient assurer un service intensif et très régulier.

L'Etat s'engageait, comme dans le premier contrat, à payer une indemnité de location et le remboursement des matières consommables ou non embarquées et utilisées.

La durée de réquisition était la même pour les deux types de bâtiments.

L'Etat s'engageait à faire à ses frais, en fin de réquisition, les travaux nécessaires pour rendre le navire utilisable pour son service commercial. Pendant le temps de ces aménagements, une indemnité était versée à l'Armement. Les dommages causés pendant la réquisition et provenant de la Marine lui étaient remboursés. Il devait rembourser à l'Etat les matières restant à bord au jour de la dérégistration. La réquisition était basée sur la réglementation de la loi de 1877 et suivantes, sur les circulaires et règlements de la Marine en la matière. Toutes ces conditions, y compris la durée de réquisition, étaient les mêmes que celles figurant dans la convention-type des transports auxiliaires.

Les différences entre les deux conventions proviennent du caractère militaire ou non des deux types de navires. Il n'était pas possible, étant donné leur différence de statut, d'astreindre l'Armement et l'Etat aux mêmes obligations dans les deux cas. Il est logique que l'Etat exige plus

de l'Armement pour la réquisition d'un navire qui va être transformé en navire de guerre que pour un vapeur qui continuera à assurer un service en marge des opérations militaires, ou du moins indirectement en liaison avec elles. Il est tout aussi logique que l'Etat, dans les deux cas, rende le navire en état de reprendre son service commercial et qu'il assume les frais de retransformation s'il y a lieu.

Où peut-être exercé le droit de réquisition ?

Le droit de réquisition peut être exercé non seulement dans les eaux territoriales ou dans les ports du pays du pavillon, également aux colonies et pays de protectorat et en haute mer, mais même dans les eaux étrangères. Cette possibilité de réquisitionner un navire dans les eaux étrangères n'est pas spéciale à la loi française, nous verrons au prochain chapitre que le gouvernement républicain espagnol réquisitionna des bâtiments se trouvant dans des ports français, belges ou anglais et que ces mesures ne furent pas discutées par les tribunaux locaux.

Au cours de la guerre de nombreux bâtiments français furent réquisitionnés dans les ports coloniaux ou étrangers, même en dehors de ceux de ces derniers qui étaient devenus des bases tels que Moudros. Nous citerons quelques exemples que nous avons trouvés au cours de nos recherches dans les archives du Service Historique de l'E. M. G. de la Marine.

Plusieurs charbonniers furent réquisitionnés à Cardiff. Citons le *Cap Breton* au mois d'août 1915 ; le *Sainte-Anne*, de la C^{ie} des Vapeurs Charbonniers le 4 mars de la même

année ; le s/s *Saint-Marc*, de la C^{ie} Navale de l'Ouest, le 25 juin, tous remis à la Marine. *L'Equateur*, l'*Oxus* et le *Portugal*, paquebots des Messageries Maritimes, furent réquisitionnés à Nicolaïeff, le 4 mars 1915, pour être mis à la disposition du Gouvernement Russe. Le s/s *Sainte-Hélène*, remis à la Marine qui en fit un transport auxiliaire, le fut à Moudros le 21 mars de la même année. Le *Jeanne-Marie*, de l'Armement Frisch et C^{ie} le fut en pleine mer, en Méditerranée, le 10 mars ; le *Gabon*, des Chargeurs Réunis, le 2 janvier, à Dakar. A l'étranger furent réquisitionnés entr'autres, le *Nominoë*, des Chargeurs de l'Ouest, le 16 mars 1915, à Lisbonne ; le *Loire*, de la C^{ie} Française des Bateaux à Vapeur France-Baltique, à Savone, le 14 juillet 1916 ; le chalutier *Océan*, de l'Armement Coppin et C^{ie}, le 4 décembre 1915, à North Sidney, ce dernier fut militarisé et devint patrouilleur à l'Armée Navale.

§ 2. — *La Réquisition Générale de la Flotte Marchande en 1918*

Décret de Réquisition Générale. — Le décret de réquisition générale du 15 février 1918 marque la main mise définitive de l'Etat sur la flotte de commerce. L'Etat n'avait cessé, depuis le début de la guerre, d'étendre son contrôle. Un décret du 4 août 1916 exigeait que tout navire de plus de 500 tonneaux de jauge brute obtienne une autorisation du Ministère de la Marine pour tout voyage de port français à port étranger ou d'un port étranger à un autre. Cette mesure fut par la suite étendue aux vapeurs étrangers de plus de 1.000 tonneaux sur les mêmes relations.

Un décret du 17 juillet 1917 établissait un contrôle général sur tous les navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute. A partir du 15 août, une licence, visée au départ des ports français et algériens par l'Inscription Maritime, était obligatoire pour toutes les relations. Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande pouvait réquisitionner les vapeurs dont l'utilisation lui semblait insuffisante.

Pour lutter contre la hausse des frets, le système des licences fut étendu aux navires alliés ou neutres touchant les ports de France, des Colonies et des Pays de Protectorat.

Un comité exécutif du fret fut créé, le 7 juin 1918, pour étudier les demandes de licences.

Au début de 1918, l'Etat contrôlait ainsi tout le tonnage marchand français, il fixait les voyages, les marchandises à embarquer et le taux de fret.

M. Bouisson était nommé, par décret du 18 février 1918, commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

La loi du 2 février, établissant des sanctions aux décrets et arrêts relatifs au ravitaillement national, décidait dans son art. 1^{er} « qu'il pourrait être, dans le même but, procédé par décret à la réquisition de la totalité de la flotte marchande » (1).

Ce décret fut pris quelques jours plus tard, le 15 février (2), son art. 1^{er} décidait qu'à partir du 10 mars il serait procédé « à la réquisition générale de tous les bâtiments de mer de nationalité française habituellement affec-

(1) *J. O.* 12/2/18, p. 1515.

(2) *J. O.* 16/2/18, p. 1638.

tés aux transports de personnes ou de marchandises ». L'art. 4 décidait que « les formes et les modalités de la réquisition, les conditions de règlement et de liquidation des indemnités seront réglées par des conventions qui seront conclues entre l'Etat, représenté par le Commissaire aux Transports Maritimes, et les armateurs et propriétaires de navires, et porteront référence à une charte-partie-type établie par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande. A défaut de conventions amiables, les règles prévues par le décret du 2 août 1877, art. 7 modifié par le décret du 31 juillet 1914 pour les réquisitions de l'autorité maritime seront applicables ».

Les armateurs qui refusaient de signer les conventions amiables étaient placés sous le régime de la loi de 1877 qui était beaucoup moins avantageuse pour eux.

Le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande s'était engagé publiquement à remplacer en nature les navires perdus placés sous le régime de la réglementation amiable (1).

Nous verrons que dans la charte-partie-type ce remplacement en nature devient, subsidiairement, un remplacement en argent (2).

Contrats-types. — Il y en a deux : la charte-partie-type et le contrat-type de gérance.

A) *Charte-partie.* — Elle est intitulée « Charte-partie-type du 15 mars 1918 suivant laquelle sera exécutée la réqui-

(1) *J. O.* 28/2/18, Débats Parlementaires, Chambre, p. 660.

(2) Sur la réquisition générale et le remplacement en nature des navires. Voir Circulaire Comité des Armateurs, n° 1030, p. 80.

sition de la flotte française en vertu du décret du 15 février 1918 ».

L'art. 1^{er} prévoit que la durée du contrat sera subordonnée à la volonté du gouvernement français. Sous réserve d'un préavis d'un mois, il pourra le résilier à tout moment. Toutefois il est déclaré que, suivant les dispositions de la loi du 10 février 1918 et du décret du 15 du même mois, cette durée ne pourra dépasser six mois après la date du décret fixant la fin des hostilités. Pour le calcul des indemnités à payer à l'Armement, le jour initial de la réquisition est celui où le navire a été mis à la disposition de l'Etat en état de bonne navigabilité, et le dernier jour celui où il sera remis dans le même état qu'au jour initial (voir plus loin art. 13).

Au début de la réquisition, il est établi contradictoirement un état descriptif et un inventaire du bâtiment (art. 2).

Il sera livré au port où il a terminé son dernier voyage commercial, en sécurité à flot dans tel bassin ou à tel quai au choix du gouvernement. Il devra être « prêt à prendre charge, étanche, solide et fort et en tous points en parfait état de navigabilité et de bon service, avec l'équipage complet d'un vapeur de son tonnage. Il sera employé pour tout trafic licite, sur n'importe quels ports où il pourra toujours être maintenu en sécurité à flot » (art. 3).

Obligations des Armateurs. — Les armateurs s'engagent à fournir et à payer : toutes les provisions et tous les gages des capitaines, officiers et équipages, toutes les provisions de machine. Ils devront maintenir le navire dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement en bon état de

fonctionnement. Le Gouvernement s'engage à donner toutes facilités possibles, tant en personnel qu'en matériel, pour les réparations et l'entretien dont pourront avoir besoin les navires réquisitionnés. Le vapeur avant d'être livré devra avoir été caréné récemment, il pourra être exigé son passage au bassin tous les six mois. Un treuilliste par panneau sera fourni par les armateurs (art. 4).

Obligations de l'Etat. — L'Etat s'engage à fournir et à payer tout le combustible, les frais de port, de pilotage, les taxes de consulat, les droits de canal s'il y a lieu, les frais d'agence, commissions, les frais de chargement et de déchargement, en bref toutes les charges autres que celles que nous venons de voir incomber aux armateurs. Tous les frais d'exploitation seront à sa charge : location de warf, docks, hangars et magasins sur quais. La couverture des risques de guerre sera à la charge, tels qu'ils sont définis dans la police française d'assurance sur corps des navires et suivant les conditions que nous allons voir. « Dans le cas de disparition sans nouvelles, et tant que dureront les hostilités, après l'expiration des délais fixés par l'article 12 de la police sus-visée (imprimé du 1^{er} septembre 1913), ainsi que dans tous les cas où il sera impossible de prouver que la perte est due à un risque de navigation, la perte sera considérée comme provenant d'un risque de guerre ». La couverture complète des risques de mer partiels ou totaux, y compris le recours des tiers, seront à sa charge avec les mêmes conditions de remplacement, en cas de perte totale, que pour les risques de guerre. Il se substituera aux droits et obligations des armateurs, à l'égard des compagnies

d'assurances qui couvraient ces risques au moment de la réquisition, pour toutes les polices antérieures au 1^{er} janvier 1918, ou pour celles postérieures à cette date qui ne constituent que des renouvellements. Sont également à sa charge les frais de personnel et de matériel de T. S. F. (il prendra la suite des contrats signés par l'Armement), les sursoldes à distribuer aux équipages pour les transports d'explosifs et autres marchandises dangereuses assimilables (art. 5).

Le Gouvernement se réservait le droit, moyennant un préavis de 15 jours, de prendre à sa charge les obligations d'entretien et de réparations, à la fin du voyage en cours. Il pouvait y renoncer dans les mêmes conditions (art. 6).

Il paiera le charbon se trouvant dans les soutes au jour de la réquisition, les armateurs en feront de même pour celui restant à bord au jour de la dérégistration (art. 7).

Indemnités de réquisition. — Les armateurs auront droit aux indemnités suivantes :

1^o Un intérêt annuel de 6 % de la valeur initiale non amortie du navire (ou de la valeur prévue par un barème annexé dès que celle-ci dépasse la valeur non amortie).

2^o L'amortissement de la valeur initiale du navire, si elle n'est pas déjà totalement amortie, et jusqu'à amortissement total.

3^o Une indemnité pour frais généraux fixée à 10 fr. par tonne de jauge brute et par an et de 12 fr. par cheval de puissance et par an.

4^o Une indemnité pour le fonds de roulement fixée à 4 % de la valeur initiale du navire.

5° Un prix forfaitaire sera dû pour les dépenses de nourriture, gages et assurances de l'équipage, pour l'approvisionnement des machines, pour l'entretien, les réparations et les immobilisations.

La valeur initiale s'entend du prix d'achat payé par le propriétaire actuel, sauf dans le cas d'un navire acheté depuis la guerre à un propriétaire français dont la valeur initiale sera soit le dernier prix d'achat avant la guerre, soit le prix d'achat payé par le premier propriétaire français si la francisation est postérieure au début des hostilités.

« Pour les navires achetés en remplacement des navires coulés, la valeur initiale sera établie en ajoutant à la valeur initiale, définie comme ci-dessus, la valeur non amortie du navire perdu, et en déduisant l'indemnité de perte payée à l'armateur ».

La valeur initiale sera déterminée par une déclaration contrôlée de l'armateur avec justifications à l'appui. Il pourra être procédé en plus à une expertise.

Le capital non amorti au jour de la réquisition sera déterminé en supposant un amortissement annuel de 3 % avant la guerre et de 5 % à 30 % depuis les hostilités sur la base de l'amortissement pratiqué par l'armateur (art. 8).

Les indemnités prévues pour les dépenses d'équipage, d'approvisionnements de machine, de réparations, entretien et immobilisation seront révisibles tous les six mois. Une commission sera chargée de ces revisions. Elle utilisera comme éléments d'appréciation les soldes et sursoldes des équipages ; pour les approvisionnements de machine suivant les prix réels compte tenu des cours moyens dans

les différents ports ; pour la réparation, entretien, on tiendra compte des prix moyens de main-d'œuvre dans les ports et des cours moyens des fontes, bois de sapin, toiles à voiles, blanc de zinc, cordages en manille affectés de divers coefficients (art. 9).

Les indemnités forfaitaires prévues à l'article 8 seront suspendues pour toute perte de temps occasionnée par insuffisance de personnel ou d'approvisionnement dont la fourniture est à la charge de l'Armement, pour toutes avaries empêchant l'Etat d'utiliser le navire pendant plus de 24 heures. La suspension durera jusqu'à la remise en état du vapeur. Si, à cause de cet arrêt, le navire était obligé de relâcher, les frais de port et de pilotage seraient à la charge des armateurs. Si le gouvernement s'était substitué à eux pour l'entretien du navire, la suspension des indemnités n'aurait pas lieu. Il en serait de même lorsque les retards ne pourraient leur être imputés (art. 10).

Le paiement des indemnités aura lieu à terme échu tous les mois (art. 11).

Perte du navire par risques de mer ou de guerre. — « En cas de perte du navire par risques de guerre ou de mer, le gouvernement français remplacera le navire perdu par un neuf équivalent, c'est-à-dire de mêmes caractéristiques, le plus tôt possible et au maximum dans un délai de 3 ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités ou, en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur à l'expiration de ce délai, le prix que coûterait, à dire d'expert, à cette époque, l'achat de ce navire » (combien cette clause de remplacement en nature a été la cause de

nombreux litiges). Les armateurs devront dans ce cas rembourser les amortissements perçus jusqu'au jour du remplacement. Lorsque le navire neuf ne sera pas équivalent au navire perdu il y aura lieu de verser une soulte fixée à dire d'expert. Jusqu'au jour du remplacement les indemnités d'intérêt, d'amortissement, de frais généraux continueront à être perçues (art. 12).

Dispositions diverses. — Le navire, sauf en cas de perte, sera rendu à l'Armement en fin de réquisition. Le navire devra être rendu dans l'état où il était au jour de la réquisition, propre à l'exploitation commerciale. Si l'Etat a fait à bord des améliorations, elles pourront être maintenues moyennant paiement (art. 13).

Les chargements et déchargements auront lieu là où l'Etat l'aura indiqué, à condition que le vapeur puisse y être en sécurité à flot (art. 14).

Tous les espaces libres pourront être utilisés par l'Etat, tant que la sécurité du navire ne sera pas menacée, qui devra seulement laisser un espace convenable pour le logement de l'équipage et le stockage des agrés, appareils, ameublement, vivres et provisions (art. 15).

Les armateurs ne seront pas responsables du mauvais arrimage des cargaisons, le Gouvernement traitant directement avec les entreprises de manutention (art. 16).

Le capitaine agira avec rapidité et prêtera assistance, dans tous les cas, aidé de son navire et de son équipage (rt. 17).

Il sera engagé par l'Armement, mais placé sous les ordres directs de l'Etat pour tout ce qui concerne l'emploi

du vapeur. Le Gouvernement sera responsable de toutes les fautes résultant de la signature des connaissements par le capitaine (art. 18).

L'Etat pourra exiger, en cas de faute, le renvoi du capitaine ou des officiers (art. 19).

Le Gouvernement donnera au capitaine tous ordres et lui fournira les avis et instructions nautiques nécessaires. Un journal de bord sera tenu par le capitaine et le chef mécanicien, avec indication des consommations de combustible. L'Etat pourra se le faire communiquer (art. 20).

« De convention expresse, sont de part et d'autre exceptées, les conséquences directes ou indirectes des cas de force majeure, périls de mer, incendies à bord, en ponton, en allèges ou à terre, baraterie du capitaine ou de l'équipage, actes des ennemis, des pirates, des voleurs, arrêts et contraintes des princes, des gouvernements et des peuples, abordages, échouements et autres accidents de navigation, même quand ils seraient occasionnés par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des matelots, des gérants et autres gens au service des armateurs. Le navire ne sera pas responsable de toute perte, de tout dommage provenant de l'explosion ou éclatement des chaudières, rupture d'arbres, ou tous vices propres de machine ou de la coque, à la condition qu'ils ne proviennent pas d'un manque de surveillance de la part de ses armateurs ou de l'un quelconque d'entre eux ou des gérants ou fondés de pouvoirs de la Société propriétaire. Le navire aura la faculté de faire escale dans tous les ports, quelque en soit l'ordre, de naviguer sans pilote, de se faire remorquer, de remorquer et d'assister les navi-

res en détresse et de dévier sa route dans le but de porter secours à des vies humaines en danger, de tenter le sauvetage des biens d'autrui en péril » (art. 21).

L'Etat avancera les fonds nécessaires pour les soldes de l'équipage et les approvisionnements, sans intérêt. Les heures supplémentaires pour les manutentions et les opérations dans les ports seront à sa charge. Les indemnités perçues pour assistance et sauvetage seront partagées entre lui et les armateurs après déduction des parts revenant à l'équipage et des dépenses. Les avaries communes seront régies par la loi française (art. 22).

Les litiges causés par la présente charte-partie seront de la compétence des tribunaux administratifs (art. 23).

B) *Contrat-type de gérance du 15 mars 1918* (1)

Le gérant s'engage à exploiter les navires qui lui seront confiés dans la limite raisonnable de ses moyens d'action, pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande. Le gérant met à la disposition de l'Etat toute son organisation technique et commerciale, s'engageant à la compléter en tant que de besoin (art. 1^{er}).

Mandat confié. — Le mandat comporte (art. 2) :

1° L'obligation de contrôler si les armateurs des navires exécutent bien tous leurs engagements pris dans la charte-partie signée par eux. Le gérant pourra prendre,

(1) *J. O.* 16 mars 1938, p. 2406,

en cas de besoin, toutes les mesures utiles pour les y contraindre, d'accord avec le Service des Transports Maritimes ;

2° L'exécution par le gouvernement de toutes les obligations mises à sa charge par la charte-partie, ceci sous les ordres et sous la direction du Service des Transports Maritimes ;

3° L'adoption, d'accord avec le dit service, de toutes mesures propres à assurer la meilleure exploitation et le meilleur rendement du navire. Le gérant doit agir comme s'il avait affrété le navire et l'exploitait pour son propre compte. Ainsi il devra agir contre les compagnies d'assurances pour assurer leurs obligations contre les risques de mer et autres obligations figurant dans les contrats dont l'Etat aura pris la suite.

Ordres et instructions (art. 3). — Le gérant exécutera les ordres que le Service des Transports Maritimes lui donnera. Les ordres et instructions lui seront fournis à Paris, par ledit Service, dans les ports où ce service est installé, par les chefs de ce service, et dans les autres ports, par les chefs de mission, consuls, agents consulaires et dans les ports coloniaux français, par l'Administration coloniale. Ces ordres pourront être, le cas échéant, transmis par toutes autres autorités indiquées par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Le gérant accréditera, auprès du Service des Transports, un représentant qualifié, qui devra assurer la transmission rapide des ordres donnés.

Comptes d'écales. — Art. 4. — Le principe est que le

gérant ne fera aucun paiement, ni n'effectuera aucune recette dans les ports de touchée.

« Le gérant fera vérifier par ses agents, correspondants ou consignataires dans les ports, les factures, comptes, mémoires, quittances et autres pièces relatives aux dépenses, frais et fournitures se rapportant aux obligations mises à la charge du gouvernement français par les chartes-parties, ainsi qu'à l'exploitation des navires ».

Il remettra les pièces, après vérifications, aux services chargés de régler directement les intéressés. Ces pièces seront centralisées par navire et par escale. Dans les ports où fonctionne un service des Transports Maritimes, ce dernier sera chargé de vérifier les comptes, d'encaisser les frets et de payer les dépenses ; dans les ports coloniaux, les services administratifs coloniaux en seront chargés.

Dans les ports du Royaume-Uni d'Angleterre, les dépenses payables en livres sterling seront vérifiées par le service de Londres qui encaissera tous les frets payables en livres.

Aux Etats-Unis, il sera procédé de la même façon, pour les dépenses payables en dollars et pour les frets, par le Haut Commissaire de la République française.

Sur les autres places étrangères, ces formalités seront remplies par les chefs de mission, les consuls, les agents consulaires.

Les frais de gérance, primes à la rotation, frais d'équipage seront réglés à Paris par le Service des T. M.

Manutentions, manquants, avaries. — Dans les ports où existe un Service des T. M., les manutentions, déplace-

ments et autres opérations seront ordonnées, dirigées, constatées ou payées par les chefs de service. Dans les autres ports, c'est le gérant qui en sera chargé. Il devra toujours réserver les droits de l'Etat pour les manquants, avaries, etc... (art. 5).

Agences et consignations. — Le gérant aura à sa charge la rétribution des agents directs ou à la commission dans les différents ports d'escales ; et dans les ports où il ne possédera ni agent administratif, ni correspondant local, il choisira un commissionnaire qui sera à sa charge. Il lui sera toujours possible de s'entendre avec un armateur ayant des agents dans les ports d'escale moyennant le versement à ce dernier de la part correspondante des frais de gérance.

Si le gérant procurait du fret au navire, en dehors de celui dont il aurait reçu l'ordre de faire l'embarquement, il aura droit à une commission de 2 % sur ce fret (art. 6).

Frais de gérance et primes. — Le gérant sera rémunéré pour ses dépenses, ses peines et soins, pour l'intéresser à la bonne gestion des navires à lui confiés, par des frais de gérance et une prime à la rotation.

« Les frais de gérance sont fixés à raison de 1 franc par tonne de jauge brute et par mois.

« La prime de rotation :

1° Sur le tonnage transporté, ce tonnage étant évalué en tonnes de 1.000 kg. ou en mètres cubes, selon que le fret aura été taxé au poids ou au volume, chaque passager étant compté pour deux tonnes.

2° Sur la durée de navigation, cette durée étant décomptée en jours et ne comprenant que la navigation propre-

ment dite à l'exclusion des séjours dans les ports pour les chargements, déchargements, charbonnages, réparations. La période d'attente des convois ne sera comptée comme navigation qui si toute diligence a été faite pour prendre le départ le plus tôt possible.

« La prime de rotation sera calculée à raison de 0 fr. 05 par tonne-jour ou par mètre cube-jour de navigation ».

L'équipage touchera une prime égale à la prime de rotation du gérant. Elle représente une gratification allouée au personnel, elle pourra être réduite ou supprimée pour les équipages donnant des sujets de mécontentement. Cette sanction sera toujours considérée comme une mesure de rigueur. Elle sera décidée par le Commissaire aux T. M. et à la Marine Marchande sur la proposition du gérant.

Les primes à la rotation, les frais de gérance et les primes d'équipage pourront être révisés tous les trois mois par le Commissaire aux T. M. (art. 7).

Durée du contrat. — Le contrat de gérance a une durée égale à celle de la réquisition des navires qui lui sont confiés en gérance. L'Administration pourra toujours résilier avec un préavis d'un mois à l'expiration de chaque période de trois mois à dater de sa signature (art. 8).

Juridiction. — Tous les litiges relatifs à l'application du contrat de gérance seront soumis à la juridiction administrative.

§ 3. — *Les indemnités de réquisitions*

Nous n'étudierons ici que les indemnités pour perte du navire. De longues discussions, de nombreux litiges ont

eu pour cause la détermination de la valeur de remplacement du navire perdu. Actuellement, il y a encore des procès qui n'ont pas été définitivement jugés. Nous ne verrons cette question que très rapidement car, à elle seule, elle ferait, et elle a fait, l'objet d'études très poussées et d'ouvrages très documentés. Le paragraphe que nous lui consacrons ne sera qu'un exposé très succinct des diverses théories et des cas principaux de jurisprudence, il est nécessaire à la cohésion de notre étude. Il suffira de voir la question en droit français pour obtenir ce résultat.

Si le taux de la valeur de remplacement eut une telle importance, c'est qu'en plus du point de droit, de gros intérêts matériels étaient en jeu. Tous les auteurs qui ont écrit sur ce sujet ont mis en lumière ce fait que la compagnie de navigation dont le navire avait été perdu en cours de réquisition, et qui n'en obtenait pas un autre identique pour le remplacer ou qui ne touchait pas de l'Etat une somme suffisante pour en faire construire un de même type, se trouvait sans instrument de travail, dépouillée d'une partie de ses biens et en partie ruinée. Les compagnies de navigation ont soutenu avec la plus grande énergie l'obligation pour l'Etat de leur fournir un bâtiment leur permettant de poursuivre leur activité commerciale ; c'est en même temps l'intérêt du pays, qui, en temps de guerre, est ravitaillé avant tout par la marine marchande. Elle fournit à la nation tous les produits des colonies ou de l'étranger, elle permet, en temps de paix, les exportations, les échanges avec les autres pays, elle est, de plus, un puissant moyen de propagande à l'étranger. On néglige trop, en France, cette forme de notre propa-

gande, une belle flotte marchande est un signe de prospérité et nos concurrents étrangers savent se servir de cette arme « pacifique ». La manière dont certains armements ont été remboursés de leurs pertes au cours de la dernière guerre fut presque une spoliation. Il faut bien reconnaître qu'en cherchant à payer le moins possible, l'Etat avait en vue la défense des deniers publics, mais le commerce maritime est pour le pays une telle source de revenus qu'il eut sans doute été préférable de défendre nos finances par des économies sur d'autres chapitres moins utiles à la prospérité du pays. Depuis la guerre, des compagnies de navigation ont fait faillite ou bien ont dû être subventionnées par l'Etat pour continuer leur exploitation ; dans bien des cas leurs embarras financiers ont commencé avec les indemnités dérisoires qui leur ont été allouées pour le tonnage détruit pendant la guerre. Etait-ce bien là l'intérêt général ?

Nous ferons tout d'abord l'exposé des théories relatives à la notion de valeur dans les réquisitions militaires. Ensuite, l'étude des principaux jugements nous indiquera comment la question a été résolue pratiquement. Si les premiers jugements datent de la guerre, la plupart des litiges ont été jugés après 1918. Nous avons placé ce paragraphe dans le chapitre traitant de la réquisition pendant la guerre car les arrêts de justice ne sont que la conclusion de discussions qui ont commencé dès le début des hostilités.

Le Ministre de la Marine chercha à établir sa doctrine dès cette époque en se basant sur l'article 5 du décret du

2 août 1877, modifié par le décret du 31 juillet 1914, qui est ainsi rédigé :

« L'indemnité est fixée en tenant compte soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'Administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet s'il y a lieu ».

Nous laissons de côté ce qui touche l'indemnité pour perte de jouissance pour ne nous occuper que de l'indemnité en cas de perte ou en cas de réquisition en propriété. Quelle compensation touchera l'armateur dont le navire réquisitionné ne lui sera jamais rendu ? Quelle doit être la « valeur intégrale de l'objet » ?

La notion de valeur est, d'après Gide, « la terrible question qui, depuis plus d'un siècle, met à la torture les générations d'économistes ». Et cette notion de valeur est d'autant plus difficile à déterminer que l'on se trouve dans une période de grands troubles politiques où tout équilibre économique est rompu. Il était bien délicat de définir, en temps de guerre, la valeur d'un navire. Mais il fallait fixer cette valeur et différents critères furent proposés.

On pourrait allouer aux armateurs une somme égale à celle qu'ils avaient déboursée pour acquérir leur navire. C'est, en effet, le chiffre exact qui représente leur perte, mais entre le moment où ils se sont rendus acquéreurs de leur unité et celui où ils l'ont perdue, les prix de revient ont varié et souvent dans de fortes proportions. Pendant la guerre, il fallait souvent doubler, tripler et même quadrupler cette somme pour remplacer le tonnage perdu. Le coût de production d'un bateau est encore assez facile

à déterminer, mais que dire d'autres objets réquisitionnés dont le coût peut être difficile à obtenir : les produits agricoles par exemple. Cette théorie très désavantageuse pour l'Armement était, tout au contraire, très intéressante pour l'Etat. Il se procurait ainsi du tonnage qui, en cas de perte, ne lui coûterait guère à rembourser. Bien qu'elle défende, d'une façon énergique, les finances de l'Etat, nous pensons qu'elle ne doit pas être retenue car elle peut entraîner une véritable spoliation pour les compagnies de navigation ; et, en définitive, diminuant leur patrimoine et leur activité, le pays perd ainsi une partie de ses ressources, plus le commerce maritime est florissant, plus l'Etat voit ses ressources augmenter. Gide condamna cette théorie (1) en disant : « On entend dire souvent, et même de grands économistes ont enseigné, que la valeur est déterminée par le coût de production. Cette affirmation est sans fondement. On pourrait dire aussi bien, et même à plus juste titre, que c'est le coût de production qui est déterminé par la valeur de l'objet que l'on veut produire. En effet, la première règle de l'art de l'entrepreneur, avant d'entreprendre la production d'un article nouveau, c'est de se demander à quel prix il pourra le vendre, et ensuite de s'arranger de façon à ne pas dépenser, pour le produire, plus qu'il ne vaudra. A plus forte raison s'il s'agit d'un article déjà coté sur le marché. »

A l'opposé de cette théorie, nous pouvons placer celle dite du cours commercial. La valeur de l'objet est déterminée par le cours commercial au jour de la réquisition.

(1) Cette thèse fut soutenue par M. OLIVIER-MARTIN sous S. 1916.2.49.

Pour le navire il faudrait se baser sur le cours du jour de la perte. En un mot la notion de valeur dans la réquisition serait identique à la notion de valeur dans la vente commerciale. Si l'Armement est ainsi beaucoup moins spolié que d'après la théorie du prix de revient, il n'empêche que les prix de construction pourraient varier dans de grandes proportions entre le jour de la perte et le moment de la construction d'un navire de remplacement. Pour les finances de l'Etat, ce pourrait être désastreux, car l'accaparement, la spéculation pourraient jouer contre lui. Nous pouvons de plus opposer à ce critère un argument du tribunal civil de Mamers, dans un jugement en date du 12 juillet 1915 : « Attendu que, si le mot valeur devrait correspondre au cours commercial, on ne concevrait pas la raison d'être d'une législation particulière en ce qui concerne les réquisitions ; que la loi de l'offre et de la demande eût largement suffi... »

MM. Lafon et Bonnecase ont défendu la théorie dite de la valeur nominale ou des moyennes. D'après cette théorie, le montant de l'indemnité n'est plus égal à un prix correspondant à un moment donné. Il est basé sur la moyenne des prix d'une période déterminée : c'est un prix moyen. Il est bon d'établir ce chiffre moyen sur un période assez longue pour absorber les trop grandes variations passagères. L'inconvénient en est de nécessiter l'établissement de statistiques s'échelonnant sur plusieurs années. Son avantage est d'obtenir une valeur moyenne qui, en temps normal, représenterait assez bien la valeur réelle d'un navire. Malheureusement, c'est pendant la guerre que la question se pose et la notion de moyenne se trouve faussée

par les grandes variations des indices économiques. Établissant la valeur moyenne sur plusieurs années, donc sur une période d'hostilités mais aussi sur plusieurs années du temps de paix, on obtiendrait un prix moyen qui, alloué aux armateurs, serait trop faible pour leur permettre d'acquérir un nouveau navire identique à celui qui a été détruit. On aboutirait à des résultats assez semblables à ceux obtenus avec la théorie du prix de revient, quoique le prix moyen soit toujours un peu plus équitable.

Une quatrième théorie est intitulée « théorie du taux de remplacement ». C'est celle qui, nous l'avons vu, a été adoptée dans la charte-partie-type prévue pour la réquisition générale de 1918. On l'a également appliquée, après guerre, à la réparation des dommages de guerre. La meilleure façon de la définir est de reproduire certains passages de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917.

« L'indemnité corrélatrice doit être calculée en tenant compte uniquement de la perte que la dépossession de la chose impose au prestataire et abstraction faite du gain qu'aurait pu lui procurer la hausse des prix faussés soit par la spéculation ou l'accaparement, soit par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre et notamment par l'exercice même du droit de réquisition...

« Les tribunaux ont les pouvoirs les plus étendus pour déterminer et cette valeur et l'indemnité qui doit en être la représentation, d'après tous les moyens de preuve légalement autorisés, mais ils ne peuvent en prendre aucune comme base nécessaire et obligatoire de leur décision ; que, s'ils ont en conséquence la faculté de faire état des avis des Commissions départementales, des conditions de

prix dans lesquelles ces choses sont entrées dans le patrimoine du prestataire, ainsi que des mercuriales et des cours commerciaux, c'est seulement comme élément d'appréciation de la valeur qu'ils déclarent et constatent être la valeur réelle de la chose au jour de la réquisition... »

D'où nous pouvons conclure qu'un très large pouvoir d'appréciation est laissé aux tribunaux pour fixer la valeur des navires perdus, que cette valeur ne doit être influencée par la hausse de prix due à l'accaparement et à la spéculation et qu'elle doit représenter la valeur de dépossession et non une valeur commerciale, que l'indemnité ne doit représenter aucun bénéfice, étant entendu qu'il y a bénéfice dès que l'indemnité est supérieure à la valeur réelle.

Nous allons maintenant étudier comment les choses se sont passées dans la réalité en étudiant les prétentions de l'Etat, celles des armateurs figurant principalement dans les circulaires du Comité Central des Armateurs de France et les principaux cas de jurisprudence.

Nous avons vu que, d'après le décret du 2 août 1877, modifié par le décret du 31 juillet 1914, l'indemnité due à l'armateur dont le navire réquisitionné a péri, doit être fixée en tenant compte de sa valeur intégrale. Il faut d'abord savoir à quelle date se placer pour apprécier cette valeur. On peut, pour cela, se placer soit au jour de la perte soit au jour de la réquisition. La fixation de cette date est d'une grande importance car nous avons vu que pendant la guerre les prix sont faussés et varient, très rapidement, dans de grandes proportions. Ces prix ayant tendance à monter continuellement, l'intérêt des armateurs

était de fixer la valeur au jour de la perte, alors que celui de l'Etat était de la fixer au jour de la réquisition. Le Comité des Armateurs avait recommandé, dès 1914, à ses adhérents de fixer le montant de l'indemnité qu'ils réclamaient sur la base du prix de vente possible du navire au jour de sa perte. Dans la circulaire n° 1081, M. le Doyen Ripert est d'avis que l'indemnité doit être équitablement évaluée au jour de la perte. Il n'existe aucun texte dans la loi de 1877 qui oblige l'Etat à régler ces indemnités dans un certain délai en faisant des propositions de règlement sur lesquelles peuvent se greffer des réclamations contentieuses. Si la question de la fixation du montant des indemnités ne fut pas fixée dans les premières années de la guerre c'est que l'Etat profita de la lacune de loi et ne fit pas de propositions de règlement. Cette question reste ainsi sans avancer jusqu'en 1917. La marine marchande avait perdu à cette époque un fort tonnage et son rôle dans l'approvisionnement du pays devenait primordial. On sentait que la guerre n'était pas près de finir et qu'au contraire il fallait que le pays lutte avec encore plus d'énergie s'il voulait résister et vaincre. D'autre part, à cette époque, la lutte sur mer prenait une nouvelle orientation et la flotte marchande courait de grands périls juste au moment où sa nécessité se faisait le plus sentir. Il ne fallait pas rester dans l'incertitude qui pesait sur l'industrie de l'armement. Le Ministre de la Marine demanda au Conseil d'Etat d'émettre un avis sur l'interprétation du décret du 31 juillet 1914. Cet avis fut rendu le 6 novembre 1917, il concluait à la fixation de la valeur du navire perdu au jour de la réquisition et à faire entrer, pour le calcul de cette

valeur, tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur du navire à ce jour. Nous allons reproduire quelques passages essentiels de cet avis.

« Considérant qu'aux termes de l'article 73, § 5, du décret du 31 juillet 1914, l'indemnité... est fixée, en tenant compte... de la valeur intégrale de l'objet s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service...

« Considérant que ces principes ne peuvent être interprétés qu'en prenant pour bases les principes admis par la loi de 1877... à savoir que la prise de possession des objets réquisitionnés donne lieu au paiement d'une indemnité représentative de leur valeur, que cette valeur doit être appréciée à la date de la réquisition, et que, s'il convient de comprendre pour la déterminer, tous les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer le préjudice causé au propriétaire par la réquisition, on ne saurait tenir compte à ce dernier du gain que les circonstances exceptionnelles résultant de l'état de guerre auraient pu lui permettre de réaliser ;

« Considérant que l'article 73 susvisé... admet, par exception à ce principe (de réquisitionner des navires à titre définitif moyennant paiement d'une indemnité représentative de la valeur intégrale de l'objet), que l'Etat a la faculté, par la réalisation d'une condition résolutoire potestative consistant dans la restitution de l'objet réquisitionné à son propriétaire, de modifier le caractère de la réquisition primitive et de créer, au profit du propriétaire, le droit à l'attribution d'une indemnité représentative de la privation de jouissance ;

« Considérant qu'il y a, en conséquence, lieu d'admettre que la réquisition d'un navire est en principe, s'il n'y a pas de stipulation contraire intervenue entre le propriétaire et l'autorité maritime, définitive au jour de la prise de possession par l'Etat, que, conformément aux principes énoncés, c'est à cette date que la valeur normale du navire doit être arrêtée en vue de la détermination de l'indemnité, et que la perte en cours de réquisition ne peut avoir pour effet de modifier le point de départ de la réquisition ;

« Considérant que si l'indemnité... doit être fixée en tenant compte équitablement de tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur de l'objet au jour de la réquisition... on ne saurait établir une valeur de remplacement du navire qui ferait état des conditions du marché faussé par la spéculation et par les circonstances résultant de l'état de guerre et que cette indemnité... ne peut représenter pour le propriétaire du navire que la compensation de la perte subie et non l'équivalent des gains, ayant un caractère spéculatif, qu'il aurait pu réaliser si l'objet réquisitionné était resté en sa possession ».

Donc, le Conseil d'Etat décide qu'il faut se placer au jour de la réquisition pour fixer le montant de l'indemnité et que la réquisition est toujours faite à titre définitif, donc en propriété, sauf stipulation contraire, mais qu'il y a toujours la condition résolutoire protestative, au profit de l'Etat, de restituer l'objet à son propriétaire.

Le Comité des Armateurs protesta aussitôt auprès du Ministre de la Marine (1) qui se déclara lié « tout au moins

(1) Lettre du Comité des Armateurs au Ministre de la Marine, en date du 22 décembre 1917.

jusqu'au jour où, des jugements rendus par des tribunaux de l'ordre judiciaire compétents en la matière, ressortirait une jurisprudence basée sur des conditions différentes ». M. le Doyen Ripert pensa que cet avis s'était inspiré de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917, relatif aux prestations à l'armée, et stipulant que la valeur de l'objet doit être appréciée au jour de la réquisition, qu'elle doit être calculée en tenant compte uniquement de la perte que la dépossession de la chose entraîne pour son propriétaire, abstraction faite des gains qu'il aurait pu réaliser et qui auraient été causés par l'état de guerre.

Cet avis du Conseil d'Etat ne donnait satisfaction ni aux armateurs qui auraient voulu que la valeur fût déterminée au jour de la perte, ni à l'Etat qui entendait fixer l'indemnité à la valeur d'avant-guerre.

Le Comité des Armateurs conseilla à ses adhérents de déférer aux tribunaux les propositions de règlement qui leur avaient été faites sur la base de l'avis du 6 novembre 1917. Il pensait ainsi pouvoir amener la Marine à modifier sa doctrine dans le sens des intérêts de l'armement. Les jugements des tribunaux furent très nombreux et leurs conclusions sont souvent opposées. Nous allons voir quelques jugements caractéristiques de différentes tendances, en groupant ensemble ceux ayant trait à la date à laquelle doit être appréciée cette valeur et ceux fixant cette valeur elle-même.

Sur la question de savoir à quelle époque doit être appréciée la valeur du navire perdu, les tribunaux ont eu une tendance très nette à suivre l'avis du Conseil d'Etat.

Tribunal civil de Cherbourg (31 décembre 1918) : Gil-

bert et C^{ie} c/ Marine. — Il s'agit du voilier *Général-Archinard* :

« ...L'indemnité de réquisition doit être calculée d'après la valeur du navire au moment de la déclaration de guerre... »

Tribunal civil de Lorient (31 décembre 1918) : C^{ie} Lorientaise de chalutage (chalutiers *Stella* et *Saint-Corentin*) :

« ...Au cas de perte du navire réquisitionné, il y a lieu d'allouer au propriétaire une indemnité représentant la valeur du navire au jour de la réquisition ».

Tribunal civil de Saint-Malo (28 février 1919) : Boscher c/ Marine (navire *Jacques-Cartier*) :

« ...L'indemnité allouée en cas de réquisition d'un navire doit représenter exactement la valeur du navire au jour de la réquisition ».

Tribunal de commerce de Marseille (27 mai 1919) : Société Anonyme des Vapeurs Long-Courriers c/ Marine (navire *Ville-de-Rouen*) :

« ...La réquisition d'un navire est, en principe, et sauf stipulation contraire, définitive au jour de la prise de possession et sous la condition résolutoire de la survie du navire, et la valeur normale du navire devait être appréciée à cette date ».

Ce jugement fut confirmé, le 1^{er} juin 1920, par la Cour d'appel d'Aix.

Quimper (16 juillet 1919) : La Rose c/ Marine (navire *Jeanne-d'Arc-VII*) :

« ...La valeur du navire réquisitionné doit être appréciée au jour de la prise de possession par l'Etat et la perte

en cours de réquisition ne peut avoir pour effet de modifier le point de départ de la réquisition ».

Cour d'appel de Rouen (18 février 1920) : Marine c/ Chargeurs Réunis (navire *Amiral-Hamelin*) :

« ...A défaut de convention contraire, la réquisition transfère à l'Etat, du jour de la réquisition, la propriété du navire et, il y a lieu par conséquent, en cas de perte, de déterminer la valeur du navire au jour de la réquisition ».

Dans le même sens on pourrait citer beaucoup d'autres jugements : Tribunal civil de Cherbourg (7 juin 1921) : Société Navale Caennaise (navire *Niobé*) ; Tribunal civil de Marseille (28 avril 1921) : C^{ie} de Navigation Paquet (navire *Médie*) ; Cour d'appel de Rouen : Etat c/ Veuve Debillotte et autres (navire *Marie-Thérèse*) ; Cour d'appel d'Aix (1^{er} juin 1920) : Société des Vapeurs Long-Courriers (navire *Ville-de-Rouen*).

Un certain nombre de jugements fixèrent l'indemnité pour perte en se basant sur la valeur du bâtiment au jour de sa perte et non au jour de la réquisition :

Tribunal civil du Havre (31 janvier 1919) : C^{ie} des Chargeurs Réunis c/ Marine (navire *Amiral-Hamelin*) :

« ...Dans ces conditions, l'indemnité due au propriétaire en cas de perte, doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte ».

Tribunal civil de Bordeaux : Galerme c. Marine (navire *Edelweiss*) :

« ...Dans les réquisitions maritimes, l'Etat ne réquisitionne la propriété du navire que lorsqu'il le garde définitivement ou qu'il ne peut le restituer par suite de la perte de ce navire. L'indemnité, en cas de perte, doit donc

être fixée d'après la valeur du navire au jour de la perte, et non au jour de la réquisition de la jouissance ».

Tribunal de Lorient (27 mai 1919) : C^{ie} Auxiliaire de Navigation c/ Marine (navire *Constance*) :

« ...Au cas de perte du navire réquisitionné en jouissance, l'indemnité doit être fixée d'après la valeur du navire au jour de sa perte ».

Cour d'appel de Bordeaux (23 avril 1920) : Galerme c/ Marine (navire *Edelweiss*) :

« ...L'indemnité de réquisition doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la prise de possession : cette prise de possession ne transférant à l'Etat que la jouissance et non la propriété du navire ».

Cour d'appel d'Aix (13 février 1922) : Messageries Maritimes c/ Marine (navire *Yunnam*) :

« ...L'indemnité allouée en cas de perte d'un navire réquisitionné doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la réquisition, cette réquisition ne valant que comme réquisition de la jouissance ».

Cour d'appel de Bordeaux (28 mars 1922) : Société Immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan c/ Marine (chalutiers *Goëland*, *Le Pingouin*, *Alcyon-III*) :

« ...En cas de perte d'un navire réquisitionné, il y a lieu d'allouer à l'armateur une indemnité représentant la valeur du navire au jour de la perte ».

Divergences donc dans la jurisprudence pour déterminer la date à laquelle on doit se placer pour fixer le montant de l'indemnité, cette question ne fut définitivement réglée

qu'après un arrêt de la Cour de cassation du 19 décembre 1923. Avant de l'étudier, nous examinerons la jurisprudence des tribunaux touchant le montant de l'indemnité pour perte du navire, c'est-à-dire la détermination de la valeur intégrale de l'objet réquisitionné. Nous avons vu que les termes de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917 et de l'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917 étaient assez semblables. La Cour décidait que « l'indemnité corrélative doit être calculée en tenant compte uniquement de la perte que la dépossession de la chose impose au prestataire, abstraction faite du gain qu'avait pu lui procurer la hausse des prix faussés, soit par la spéculation, soit par l'accaparement, soit par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre et notamment par l'exercice même du droit de réquisition ». L'avis du Conseil d'Etat était ainsi rédigé : « Si l'indemnité doit être fixée en tenant compte équitablement de tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur de l'objet au cours de la réquisition, valeur dont, au surplus, l'exacte appréciation peut être faite par voie d'expertise, on ne saurait établir une valeur de remplacement du navire qui ferait état des conditions du marché faussées par la spéculation et les circonstances résultant de l'état de guerre ».

En somme, les deux textes fixaient la valeur indépendamment de la hausse des prix due aux circonstances économiques anormales, sans tenir compte de la valeur de remplacement. Cette façon de procéder aurait pu être très désavantageuse pour l'Armement, mais, en général, les tribunaux ont accordé des indemnités moyennes entre les prix demandés par les armateurs et les offres de l'Etat.

Les jugements étant les mêmes que ceux que nous venons de voir, nous n'en retiendrons que ce qui concerne le montant de l'indemnité.

Le tribunal de Cherbourg, le 31 décembre 1918 (*Général-Archinard*) alloue à l'armateur une indemnité de 75.000 francs sur une réclamation d'indemnité de 150.000 équivalant à l'évaluation du voilier au jour de sa perte. Le tribunal tient compte du prix de vente du navire en 1906 et 1908 et de l'évaluation faite, pour une police d'assurance, en mai 1915. Il se reporte à la valeur d'avant-guerre, n'ayant pas à tenir compte de l'augmentation de valeur pendant la guerre, seule devant être retenu le préjudice causé à l'armateur par la perte de son voilier et non le gain qu'il aurait pu lui procurer avec la hausse des frets.

L'indemnité de réquisition doit être fixée d'après la valeur intégrale du navire réquisitionné, compte tenu de l'augmentation provenant des circonstances ayant amené une hausse générale des prix des matières premières, de la main-d'œuvre, abstraction faite des circonstances spéciales qui auraient pu artificiellement fausser cette valeur (Cour d'appel d'Aix, navire *Madeleine*, 2 février 1919).

La valeur intégrale doit être calculée en tenant compte, dans une synthèse générale, de tous les éléments pouvant servir à établir la valeur réelle. Elle peut être fixée en majorant le prix de revient, calculé après défalcation de l'usure normale de 45 % (chalutier *Stella*) et de 40 % (chalutier *Saint-Corentin*) (Tribunal de Lorient, 31 décembre 1918).

La valeur ne doit pas être déterminée d'après le coût de remplacement, parce que la valeur est appelée à baisser assez rapidement et que le propriétaire ne doit réaliser

aucun bénéfice, mais d'après la valeur réelle afin que l'armateur ne subisse aucune perte (Le Havre, 31 janvier 1919, *Amiral-Hamelin*).

Il faut fixer la valeur intégrale « d'après le prix de revient actuel d'un navire identique... Le chiffre est indépendant des dépenses ou pertes susceptibles d'être occasionnées par la difficulté ou la raréfaction du tonnage permettant de remplacer le navire sur place dans un court délai » (Tribunal civil Toulon, 18 mai 1918).

« Cette valeur doit être déterminée d'après la situation économique existant au jour de la réquisition, en excluant la portion du prix correspondant à la hausse faussée par la spéculation, l'accaparement ou autres circonstances imputables à l'état de guerre » (*Jacques-Cartier*, Tribunal civil Saint-Malo, 28 février 1919).

Tribunal de commerce de Marseille (navire *Ville-de-Rouen*, 27 mai 1919). Il faut apprécier la valeur en prenant pour base le prix de la construction et en tenant compte de l'amortissement et des réparations ainsi que de la hausse normale du jour de la déclaration de guerre au jour de la réquisition, mais en excluant tous les éléments de majoration dus à la spéculation, à la réduction de la flotte marchande et aux hausses anormales. Le jugement établit le prix du navire à 1.800.000 francs et, d'après son âge, fixe sa valeur au 1^{er} août 1914, entre 700.000 et 750.000 francs. Réquisitionné le 14 août 1915, il fut torpillé le 18 juillet 1916. La commission mixte d'évaluation avait fixé sa valeur au début des hostilités à environ 700/750.000 francs. Le tribunal ayant accepté ce chiffre de base, y ajoute la hausse normale survenue entre le 1^{er} août 1914 et le 14 août

1915 et accepte le prix offert par la Marine. Ce jugement fut confirmé par la Cour d'appel d'Aix, le 1^{er} juin 1920.

Par application du même principe la valeur est calculée en majorant de 55 % le prix de revient du navire *Jeanne-d'Arc-VII*, après défalcation de trois annuités d'amortissement (Tribunal civil Quimper, 16 juillet 1919).

« L'indemnité de réquisition ne doit comprendre que la perte imposée à l'armateur par la dépossession, abstraction faite de tout gain ou bénéfice résultant de la hausse des prix causée par la spéculation et l'accaparement ou par l'exercice même du droit de réquisition » (Cour d'appel de Rouen, 18 février 1920, *Amiral-Hamelin* des Chargeurs Réunis).

La Cour d'appel de Rennes, le 26 avril 1920 (navire *Constance*) a analysé les causes de l'augmentation de la valeur des navires au cours de la guerre et a constaté que cette hausse eut pour cause, en dehors de toute spéculation, l'influence des phénomènes économiques généraux. « Considérant que, pour apprécier la valeur du navire au jour de la réquisition, il faut tenir compte de divers éléments qui produisent leurs effets en dehors de toute spéculation et qui ont singulièrement haussé la valeur des navires : raréfaction des marchandises, augmentation du prix des matières de construction, élévation des prix de main-d'œuvre ; que ces causes d'augmentation de la valeur des navires n'ont été qu'occasionnelles et temporaires, mais que depuis 1917 elles n'ont pas cessé d'exercer et d'accentuer même leur influence ». Le même arrêt ajoute : « On ne comprendrait pas que l'Etat qui, dans un intérêt supérieur de défense nationale, encourage la marine mar-

chande et poussa les armateurs à la construction de navires, par des mesures d'un illogisme déconcertant, les décourage en refusant de payer la valeur normale des navires qu'il a réquisitionnés et qui ont péri à son service. » L'arrêt fixe la valeur du navire d'après l'évaluation de l'assurance sur corps.

« La valeur du navire au jour de sa perte se détermine en augmentant la valeur non amortie du navire d'un pourcentage représentant la hausse de la construction entre le jour de l'achat et le jour de la perte » (Cour d'Appel d'Aix, 13 février 1922, « Yunnam »).

« Cette valeur doit être calculée d'après la perte que la dépossession impose au propriétaire et il y a lieu de faire état, pour cette détermination, de l'accroissement du prix de la construction, de la main-d'œuvre ainsi que de rarefaction du matériel naval ». « Le propriétaire d'un canot réquisitionné en pleine propriété doit être indemnisé simplement pour la valeur réelle du navire, abstraction faite de la hausse provenant de la spéculation et de l'accaparement ». Cour d'Appel de Bordeaux — arrêts du 28 mars 1922 — Société Immobilière du Moulleau et Pêcheries de l'Océan — Chalutier *Goëland*, *Pingouin*, *Alcyon III*, canot *Martin-Pêcheur*.

Les jugements et arrêts relatifs au montant de l'indemnité et à la date à laquelle il fallait se placer pour fixer cette indemnité étaient donc loin d'être tous dans le même sens. La doctrine ne fut fixée que par l'arrêt de la Cour de Cassation du 19 mars 1923 qui accepta les prétentions de l'Etat au détriment des Compagnies de Navigation. Cet arrêt consacre l'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917.

Il y a donc lieu de fixer le montant de l'indemnité en se basant sur l'état descriptif sans avoir à tenir compte du type de réquisition dont l'Etat a usé ; c'est au jour de la réquisition, et non à celui de la perte, qu'il faudra se placer pour déterminer la valeur du bâtiment détruit. Tous les jugements ou arrêts antérieurs qui, à l'opposé du Conseil d'Etat, avaient accepté la thèse la plus favorable à l'armement furent cassés. Les cours de renvoi, celles de Montpellier et d'Agen, jugèrent dans le sens de la Cassation. Leurs arrêts sont en date des 11 décembre 1924 et 12 janvier 1925 : « En cas de perte d'un navire réquisitionné, l'indemnité doit être fixée d'après la valeur du navire au jour de la réquisition, toute réquisition donnant à l'Etat une main-mise totale et absolue sur le navire, quel que soit le titre auquel elle est faite ».

Ainsi fut définitivement consacrée l'injustice qui frappa notre marine marchande. Nous avons déjà dit combien cette solution fut préjudiciable au pays. L'Etat en voulant défendre les deniers publics, s'est privé d'un capital qui lui eût rapporté ; il a créé une situation qui pèse encore à l'heure actuelle sur notre activité commerciale maritime. Nous n'y reviendrons pas, mais nous voulons seulement terminer ce paragraphe en montrant la façon toute différente de procéder de l'Angleterre. Nos voisins d'outre-Manche ont compris, depuis longtemps, que c'est de la mer qu'un pays tire sa grandeur et sa prospérité. Une grande flotte marchande est un gage de domination, de puissance, aussi leur Gouvernement allouait-il, à bref délai, à l'armateur, la valeur fixée, à dire d'experts, au jour de la perte. Dédommagé, l'armateur commandait un nouveau

navire. La flotte marchande britannique se reconstituait rapidement alors que la nôtre diminuait et que nos chantiers, faute de commandes, travaillaient au ralenti et même certains devaient-ils fermer leurs portes.

SECTION B. — LES TRANSPORTS POUR LES ARMÉES
A L'ÉTRANGER

Il serait trop long d'étudier la réquisition de la flotte marchande et l'organisation des transports militaires dans les pays qui se trouvèrent entraînés dans la guerre ou qui étaient en relations étroites avec les belligérants. Il est préférable de s'en tenir à quelques nations.

1. — *En Angleterre.* — L'Angleterre réquisitionna ou affréta des centaines de bateaux. Le pavillon anglais était sur toutes les mers, les Anglais, dès le début de la guerre, et même dans les mois les plus durs de la guerre sous-marine, dominèrent sur mer.

Comme tous les autres pays, elle affecta à sa marine de guerre une partie de la flotte marchande mobilisée, croiseurs auxiliaires, arraisonneurs, dragueurs, bâtiments de servitude, etc... : c'est la militarisation des navires de commerce et nous n'en parlerons pas. Tous les autres furent utilisés pour les transports. Elle assura non seulement son propre ravitaillement, mais une partie de celui des Alliés. Une véritable flotte charbonnière anglaise approvisionnait la France et surtout l'Italie. Alors que les navires de la marine auxiliaire étaient pris sous « net charter », ceux utilisés comme transports, charbonniers, pétroliers, citernes, navires d'approvisionnement, navires hôpitaux, l'étaient sous « gros charter ». La propriété des pre-

miers était assumée provisoirement par l'Etat qui relevait les armateurs de toutes responsabilités relatives aux équipages, ravitaillement et qui supportait toutes les dépenses, y compris l'assurance-guerre et les risques de navigation. Il leur payait un simple loyer et une indemnité en cas de perte (nous venons de voir comment cette indemnité était calculée et payée). Pour les seconds, la responsabilité du Gouvernement était moins importante alors que celle de l'armement augmentait. Les obligations des deux parties variaient suivant l'affectation des bâtiments, mais les clauses générales étaient identiques.

Du début de la guerre jusqu'à fin 1916, la marine marchande profita d'un régime de liberté complète. La hausse des frets lui procura de gros bénéfices. Cette situation ne pouvait se prolonger, les ravitaillements devenaient plus difficiles, il fallait organiser les transports en vue de leur meilleur rendement. On eut alors recours au système des licences. L'Etat contrôlait ainsi la flotte marchande. En 1917, la situation était très grave, le tonnage détruit devenait important, les transports difficiles et insuffisants, la situation du Trésor précaire. La réquisition générale fut décrétée. Les armateurs gardaient encore une forte liberté, ils conservaient la direction de leurs exploitations. La réquisition générale anglaise, plus souple que la nôtre, donna de bons résultats.

2. — *Aux Etats-Unis.* — Pour les U. S. A., il faut diviser ce que nous appelons le temps de guerre, c'est-à-dire les années 1914 à 1918, en deux parties : de 1914 à 1917, ils furent neutres ; en 1917 et 1918, ils furent belligérants.

Pendant leur neutralité, les Etats-Unis eurent fort à faire pour lutter contre les intrigues allemandes sur leur territoire. Chacun des adversaires chercha à bénéficier seul des avantages matériels qu'ils pouvaient procurer. Pour défendre leur neutralité, ils durent prendre des énergiques mesures. En matière maritime, il y a lieu de citer le Memorandum du 9 septembre 1914 et les mesures d'internement contre les navires allemands suspects de ravitailler les croiseurs de leur pays. Le mémorandum émanant du Secretary of State fut publié et distribué aux représentants des gouvernements belligérants, le 19 septembre 1914 (1). Sont considérés comme suspects d'assistance aux navires de guerre et peuvent être retenus au port, les navires de commerce qui, en particulier :

a) embarquent du matériel militaire alors qu'un navire de guerre croise au large ou qu'il y a une forte présomption qu'il en soit ainsi ;

b) quand les deux navires sont de la même nationalité ;

c) lorsque le navire de commerce, au cours d'un précédent voyage entre un port des Etats-Unis et un pays neutre, n'avait plus à l'arrivée une cargaison de matériel de guerre embarquée aux U. S. A., cherche à embarquer une cargaison semblable ;

d) quand un agent d'un gouvernement belligérant cherche à acheter du charbon ou autre approvisionnement et qu'il les embarque sur un cargo ne se rendant pas dans un port belligérant mais dans un port neutre voisin ;

e) quand un agent d'un état belligérant embarque à bord d'un cargo, ayant une cargaison de combustibles ou d'au-

(1) *Foreign Relations* 1914, Supp., pp. 618-620.

tres approvisionnements, qui se rend dans un port neutre voisin.

Le Memorandum avait pour but d'éviter que les ports du territoire soient transformés en bases d'opérations de ravitaillement et que l'Etat soit accusé de prendre part, indirectement, aux opérations militaires.

En août 1914, le s/s allemand *Barbarossa* était dans le port de New-York. Le cas de ce cargo va nous montrer la façon de procéder du gouvernement américain. Il avait à bord du charbon et du ravitaillement destiné à un croiseur allemand. Le Secretary of Treasury écrivit au Secretary of State dans les termes suivants, le 11 août 1914 :

« ...Le receveur des Douanes de New-York me signale par téléphone les faits suivants : le s/s *Barbarossa* embarque 5.000 tonnes de charbon remplissant non seulement ses cales à charbon, mais encore toutes ses cales à marchandises sauf une. La quantité de combustible nécessaire pour se rendre à Bremen est de 1.500 tonnes. Sur le quai, se trouvent trois grands chalands en bois d'environ 35 pieds de long qui serviraient, sans doute, à transborder en mer le charbon. Les inspecteurs des Douanes indiquent que trois chalands identiques se trouvaient à bord du s/s *Kronprinz-Wilhelm* au moment de son départ, le 3 août. Il y a encore sur le quai 15 godets à charbon, dont 10 environ neufs, et une quantité de câble en fer, le tout semblerait destiné à faciliter le transbordement. De plus, environ 1.117 barriques de fuel oil se trouvent le long du bord sur des allèges et semblent destinées à être placées dans la cale actuellement vide. Tels sont les faits. Il ne semble pas

qu'il ait à bord des armes et des munitions, il n'a pas été repeint et n'a changé ni son aspect, ni son matériel.

Prière de faire savoir au département si, au cas où il serait prouvé que le but du s/s *Barbarossa* est de ravitailler en charbon les navires de guerre belligérants, un tel fait constituerait un motif suffisant pour refuser le congé en douane » (1).

La réponse du Secretary of State fut la suivante (2) :

« ...Pensant que le s/s *Barbarossa* est un navire privé, le Département statuant sur les faits, ne voit pas de motif à refuser le congé (Dép^t of State, Washington, 17 août 1914 ».

Le congé fut donc donné au s/s *Barbarossa* et il faut en déduire que le gouvernement des Etats-Unis considéra ce cargo comme un navire de commerce, puisque cette pièce n'est jamais délivrée aux navires de guerre ni aux navires militaires.

La règle 5 du Memorandum établissait quels faits pouvaient transformer un pays neutre en base d'opérations navales. Ce sont les départs répétés, de ce pays, d'allèges militaires d'un des belligérants ou de navires marchands incorporés dans les services militaires chargés de charbons ou d'autres matières de ravitaillement militaire. Même s'il pouvait être établi qu'un navire de commerce avait quitté deux fois en trois mois un port neutre pour ravitailler un navire de guerre, le congé pouvait être accordé si le second voyage avait une destination commerciale dif-

(1) *Foreign Relations* 1914, Supp., p. 615.

(2) *Id.*, p. 616.

férente. Le fait d'avoir ravitaillé une fois un navire de guerre ne suffit pas à faire considérer ces navires comme navires militaires et à transformer leur statut, mais cela crée cependant un doute sur leur véritable caractère, doute qui peut être détruit par la preuve contraire. Un belligérant peut les condamner s'ils ont violé sa loi interne, mais sans que leur statut se trouve modifié.

En novembre 1914 (1), l'Ambassadeur d'Angleterre présenta au Secretary of State diverses règles adoptées par le Brésil pour empêcher le départ de ses ports de cargos chargés de charbon, règles que nous verrons plus loin. De tels navires étaient traités comme faisant partie des forces navales du belligérant. L'Acting Secretary répondit (2) que traiter ainsi un navire marchand pour la raison qu'un temps trop long s'est écoulé avant d'atteindre son port d'escale ou de destination ou que, s'écartant de sa route, il ne s'est pas rendu directement dans ces ports, n'est pas une preuve suffisante. Le Memorandum prévoit bien l'arrêt de navires se trouvant dans ces conditions, mais la raison de cet arrêt est de permettre au gouvernement de se livrer à une enquête. Le but poursuivi est différent : considérer ainsi un navire de commerce comme navire militaire est agir sans preuve suffisante et les U. S. A. refusèrent de procéder de cette façon.

Le Congrès, dans sa séance du 4 mars 1915, vota une « joint resolution » autorisant les Receveurs des douanes à refuser les congés en douane aux navires suspects de

(1) *Foreign Relations* 1914, Supp, p. 632.

(2) *Id.*, p. 635.

transporter des « combustibles, armes, munitions ou ravitaillement à des navires de guerre, allèges ou navires de ravitaillement d'une nation belligérante en violation des obligations des E. U. en tant que pays neutre ».

Pendant leur période de neutralité, les U. S. A. internèrent plusieurs navires allemands qui étaient des croiseurs auxiliaires ou des navires se livrant à des opérations militaires pour la transmission de messages, les ravitaillements, ou tous autres services rendus aux navires de guerre de leur pays. Nous ne ferons qu'en citer quelques-uns ; nous étudierons leur cas en détail plus loin (1) : ce sont les s/s *Kronprinz-Wilhelm*, *Prinz Eitel Friedrich*, *Princess Alice*, *Locksum*, *Sambia*, *Tsingtau*, *Coblenz*, *O. J. D. Ahlers*, *Holsotia*, etc...

Pendant la période de la neutralité, la flotte commerciale américaine était passée sous le contrôle d'un organisme d'Etat, l'U. S. Shipping Board, dont les pouvoirs avaient été graduellement étendus jusqu'à la réquisition totale de tous les cargos à hélice. Le Shipping Board avait été établi conformément à la loi du Congrès du 7 septembre 1916 (2) intitulée : « Loi établissant un Shipping Board des Etats-Unis pour l'encouragement, le développement et la création d'une réserve navale auxiliaire, d'une réserve navale et d'une marine marchande pour répondre aux besoins du commerce des U. S. A., avec leurs territoires, leurs possessions et les pays étrangers : pour la réglementation des

(1) Voir Ch. III, section I, Arbitrage du Juge Parker, Mixed Claims Commission 1928.

(2) 39 Statute at Large 728.

compagnies de transports maritimes engagées dans le commerce étranger et intérieur des U. S. A. et pour d'autres fins ». La loi modifiée prévoyait que les membres du Board seraient nommés par le Président, sous réserve de l'approbation du Sénat et qu'ils seraient choisis en tenant compte suffisamment de leur aptitude à s'acquitter avec efficacité des fonctions que la loi leur imposait. Deux d'entre eux devaient appartenir aux Etats riverains du Pacifique, deux autres aux Etats de l'Atlantique, un cinquième aux Etats du Golfe du Mexique, un sixième aux Etats en bordure des Grands Lacs, le dernier était pris dans l'intérieur du pays. Tous les membres étaient choisis dans des listes fournies par la « Civil Service Commission », conformément aux lois régissant le Service Civil. Le Board était autorisé à faire construire et armer, à acheter, louer ou affréter des navires susceptibles, autant que l'exigeaient les besoins du commerce maritime des E. U., d'être utilisés comme auxiliaires navals ou transports militaires et en vue de tous autres besoins navals ou militaires.

Le Président était autorisé à remettre au Board « soit définitivement, soit pour un temps limité, les navires appartenant au Département de la Guerre ou de la Marine Militaire susceptibles d'être affectés à des usages commerciaux et sans affectation militaire ou navale en temps de paix ». Il était prévu l'immatriculation, aux rôles de l'Inscription Maritime américaine, des navires achetés, affrétés ou loués par le Board : « Ces navires, tant qu'ils ne seront employés que comme navires marchands, seront assujettis à toutes les lois, règlements et responsabilité financière qui régissent les navires de commerce, que les U. S. A.

soient intéressés ou non comme propriétaires pour le tout ou pour une part seulement, qu'ils détiennent ou non une hypothèque, qu'ils aient le droit de les retenir comme gages ou qu'ils aient à leur égard un intérêt quelconque ».

Le Board était autorisé à constituer une société dont le capital ne devait pas dépasser 50.000.000 de dollars « pour l'achat, la construction, l'armement, la location, l'affrètement, l'entretien et l'exploitation de navires marchands destinés au commerce des Etats-Unis. En vertu de cette dernière disposition, l'U. S. Shipping Board Emergency Fleet Corporation fut constituée avec un capital de 50.000.000 de dollars, détenus par les E. U. sauf les parts possédées statutoirement par les administrateurs. La Fleet Corporation fut constituée conformément aux lois du district de Columbia. D'après ses statuts, elle ne pouvait exploiter les navires qu'elle possédait ou dirigeait à moins que le Board ait été dans l'impossibilité de s'entendre avec les citoyens des E. U. pour leur achat ou leur exploitation.

L'Act énonçait ensuite de nombreuses dispositions conférant au Board des pouvoirs étendus pour le transport de passagers ou de marchandises, nécessité par le commerce intérieur ou extérieur. L'Act complété stipulait qu'il pouvait être cité sous le nom de « Shipping Act 1916 ». Le Board ainsi créé n'avait aucun des caractères d'un tribunal militaire. Les membres, tous civils, appartenaient à des districts éloignés les uns des autres, afin qu'il pût représenter les intérêts de toute la nation. Le but principal était de faciliter le développement de la flotte marchande et aussi « autant que peuvent le permettre les besoins commerciaux des E. U., de fournir des navires sus-

ceptibles d'être utilisés comme auxiliaires, transports militaires ou pour tous autres besoins navals ou militaires ». Cette loi fut votée le 7 septembre 1916 donc pendant la période de neutralité. La guerre avait éclaté au moment où le commerce des Etats-Unis était très prospère, sans qu'ils aient une marine marchande suffisante pour les besoins de leur commerce. Cette situation, et aussi l'éventualité de voir la guerre prendre une tournure telle que l'Amérique soit obligée d'y participer, amena le vote de cette loi prévoyant la création d'une flotte marchande et de l'organisme exigé pour la mobilisation et le contrôle des navires américains.

A la suite de l'entrée en guerre des U. S. A., le 6 avril 1917, le Congrès vota plusieurs lois conférant au Président des pouvoirs étendus : le droit d'acquérir la propriété ou d'entrer en possession, par achat ou réquisition, de navires ou de parts de navires, le droit de les exploiter et de les affréter suivant les besoins du pays. Il pouvait déléguer ses pouvoirs au Shipping Board qui pouvait les exercer directement ou par l'intermédiaire de la Fleet Corporation.

Le Board et la Fleet Corporation réquisitionnèrent tous les cargos de plus de 2.500 tonneaux et tous les paquebots de même tonnage aptes à la navigation maritime. Dès que les formalités de réquisition étaient accomplies, une « charte de réquisition » était passée entre le Board et le propriétaire fixant le montant de l'indemnité à payer par les Etats-Unis pour l'usage du navire et prévoyant l'exploitation d'après un « time-form basis ». Le Board se réservait le droit de modifier le contrat, après un préavis de cinq jours, pour adopter un « bare-boat basis ». Le « time-

form basis » prévoyait l'exploitation par les armateurs en qualité d'agents du gouvernement, fixait les conditions et les modalités de la gérance en stipulant qu'ils auraient à payer tous les frais d'exploitation, y compris les salaires de l'équipage, que tous les risques maritimes seraient à leur charge, mais que les risques de guerre seraient subis par l'Etat. Le Board leur donnait l'ordre d'employer le navire en qualité d'agents. Le « Bare-boat basis » prévoyait que tous les frais d'équipage, de ravitaillement, d'approvisionnement, d'armement, tous les frais d'exploitation devaient incomber à l'Etat. Ce contrat était appliqué aux navires réquisitionnés pour les besoins militaires.

Quand le navire réquisitionné était rendu à ses armateurs, pour être exploité par eux selon un « time form requisition charter », un « operating agreement » était passé entre la Fleet Corporation, agissant au nom des U. S. A., et eux. Ils s'engageaient, en qualité d'agents de la Fleet Corporation, à exploiter le navire et à rechercher des frets. Ils recevaient des honoraires et des commissions en plus de l'indemnité versée pour l'usage du cargo suivant les dispositions de la charte de réquisition.

Lorsque le bâtiment était réquisitionné en vertu d'une « bare-boat form charter » et remis à un tiers, un « managing agreement » était passé entre la Fleet Corporation et celui-ci. Le tiers, en tant qu'agent de la Fleet Corporation, se chargeait de l'exploitation et touchait des honoraires et des commissions.

Le Board et la Fleet Corporation ne donnaient pas, en principe, à leurs agents, des instructions détaillées sur les voyages et les tonnages à embarquer, ils étaient choisis

parmi des individus ayant une forte expérience de l'industrie de l'armement. Bien que les Etats-Unis se soient réservé un droit de contrôle absolu sur les navires réquisitionnés, ce contrôle était, en fait, délégué à l'agent exploitant ou au gérant. Ces derniers avaient toute latitude pour exploiter les navires comme ils l'entendaient ; de cette façon était évitée toute désorganisation et tout bouleversement dans le trafic.

Grâce au Shipping Board et à la Fleet Corporation, les Etats-Unis mobilisèrent rapidement et efficacement tous les navires américains. Ils exerçaient sur eux une main-mise si absolue qu'ils pouvaient les utiliser immédiatement dans la conduite de leurs opérations militaires dirigées contre leurs ennemis. En temps normal, les armateurs ou un tiers, en qualité d'agents, poursuivaient l'exploitation commerciale de ces vapeurs. La plus grande liberté d'action leur était laissée, afin d'éviter de troubler inutilement les échanges commerciaux. La charte de réquisition stipulait expressément que le navire « n'aura pas la situation d'un navire public et sera assujetti à toutes les lois et règlements régissant les navires marchands. Cependant, lorsque le navire réquisitionné sera engagé dans les services de la guerre ou de la marine, il aura la situation d'un navire public..., le capitaine, les officiers et l'équipage deviendront directement les employés et agents des Etats-Unis, ayant tous leurs droits et devoirs leur incombant, le navire devenant entièrement la propriété de l'Etat ; le capitaine, les officiers et l'équipage étant soumis à son autorité sans restriction ». Il était spécifié plus loin que « Le Capitaine sera l'agent des armateurs en tout

ce qui concerne la gestion, la direction et la conduite du navire, sauf dans le cas où le navire deviendrait navire public ».

3. — *En Allemagne.* — D'une façon générale, les navires de commerce allemands étaient, d'après les lois du pays ou en vertu d'accords passés entre l'Etat et les Compagnies de navigation, sujets à être utilisés par le gouvernement en temps de guerre.

Ils pouvaient être incorporés dans la marine de guerre pour devenir navires de combat ou navires auxiliaires. Ces derniers étaient connus sous le nom de « *Hilfsschiffe* ». Ils étaient utilisés sous « *net charter* ».

L'Etat pouvait les employer, sans les transformer en navires de guerre, comme transports. Ce sont les « *Hilfsbeischiffe* », ils n'étaient pas utilisés pour des opérations militaires directement, mais uniquement pour les besoins de transport ou de stockage de la marine militaire. Ils étaient pris sous « *gross charter* », ils n'étaient en aucune façon sous commandement militaire et restaient navires marchands rendant des services à la marine de guerre.

Seuls les « *Hilfsbeischiffe* » entrent dans le cadre de notre étude. Ils restaient propriété privée, conservaient leur immatriculation primitive sur les registres des navires de commerce de leurs ports d'attache. Ils n'étaient pas armés, battaient pavillon commercial, avaient un capitaine et un équipage civil appointés par les armateurs et dépendant de lui. Ces navires n'eurent jamais à bord d'officiers de la marine de guerre, ni d'hommes dépendant de l'armée ; s'il y en eût parfois ce fut uniquement à titre de passagers. Le gouvernement allemand avait

prévu, dès le temps de paix, que les hommes appartenant aux réserves de la marine ou de l'armée seraient dégagés de tout lien avec l'autorité militaire tant que durerait l'affrètement de leur navire par le gouvernement. Il en résultait que les armateurs allemands pouvaient accomplir, avec leurs seuls équipages civils, tous les transports et services demandés par l'Etat. Les Compagnies de navigation pouvaient considérer ces affrètements comme des entreprises commerciales, en fait la seule activité qui leur fut laissée après que les opérations de la guerre navale eurent balayé des mers le pavillon commercial allemand. Les « Hilfsbeischiffe » ne prenaient pas part aux opérations même lorsqu'ils naviguaient avec des navires de guerre. Avant leur entrée dans les ports neutres, ils étaient dégagés de toute obligation militaire : nous verrons spécialement ce cas en étudiant, au chapitre suivant, l'arbitrage du Juge Parker relatif aux navires allemands internés dans les ports des Etats-Unis pendant leur période de neutralité.

L'objet principal de leur activité était le transport de charbon pour les escadres. Ils transportèrent également des vivres, du ravitaillement, de la correspondance, quelques détachements de troupes et des armes. Au début de la guerre, au moment où les croiseurs allemands se livraient à la guerre de course, ils fournirent un service intense, particulièrement dans le Pacifique où les îles allemandes servaient de bases de ravitaillement. Ainsi le s/s *Coblentz* transporta de Tuck à Yap, deux îles allemandes, l'équipage du stationnaire *Peilboot-II*. Certains servirent à assister les navires de guerre, à les aider dans leurs reconnaissan-

ces, à leur fournir des renseignements : les s/s *Rio Negro* et *Krefeld* accompagnaient dans ce but le croiseur *Karlsruhe* dans l'Atlantique. En général, les croiseurs les renvoyaient lorsqu'une opération militaire allait être déclenchée.

Les croiseurs allemands n'avaient pas d'installations pour charbonner en haute-mer. Le plan de la marine allemande prévoyait que, dans le Pacifique, le ravitaillement en charbon serait fait à l'aide des réserves constituées dans les ports et les baies des possessions insulaires allemandes du Sud Pacifique. Avant la guerre, les dépôts servaient à la marine marchande, ils ne devaient pas dépasser un certain minimum. Les Allemands espéraient renouveler et augmenter ces stocks une fois la guerre commencée et tous les « Hilfsbeischiffe » utilisés dans le Pacifique le furent dans ce but. En fait le charbon était le plus souvent transbordé pour gagner du temps. C'étaient surtout les équipages militaires qui s'en chargeaient, mais bien des fois ceux des charbonniers les aidèrent. C'est la raison pour laquelle les croisières des corsaires allemands étaient établies le long de la ligne des îles allemandes.

Des services semblables furent rendus par des neutres affrétés par la marine allemande. Les contrats d'affrètement de ces navires ne différaient pas de ceux conclus pour l'utilisation des vapeurs allemands. Dans bien des cas, un commissaire allemand était embarqué pour veiller à la stricte exécution des ordres reçus.

Les « Hilfsbeischiffe » naviguaient soit séparément, soit en convoi avec des navires de guerre. En convoi, leur sécurité se trouvait accrue. Ils étaient amenés à rendre des ser-

vices d'assistance, transmission de radios et de messages, fourniture de leur propre matériel en cas de besoin, remorquage du navire ayant subi des avaries. Le croiseur *Geier*, immobilisé en mer, fut remorqué par les s/s *Bochum* et *Locksun*.

Comme exemple de contrat d'affrètement, nous pouvons citer celui, conclu entre le gouvernement allemand et la compagnie de navigation « Norddeutscher Lloyd », des 12-16 février 1915. Un cargo à transformer en croiseur auxiliaire (*Hilfsschiff*) était pris sous « net charter » ; en cas de perte totale, l'Etat en payait la valeur aux armateurs mais il était crédité des sommes payées pour la location jusqu'au jour de la perte. Les vapeurs affrétés pour servir de transports (*Hilfsbeischiffe*) étaient sous « gross charter » ; en cas de perte, leur valeur était remboursée et les propriétaires gardaient les sommes déjà payées pour leur utilisation.

4. — *Le Chili et les navires marchands prêtant assistance aux navires de guerre.* — Le Chili considéra et traita comme navires auxiliaires les navires de commerce belligérants qui avaient, dans ses ports, prêté assistance aux navires de guerre de leur pays. Cette règle fut surtout appliquée aux navires allemands de la Compagnie « Kosmos ». C'était mettre en application la proposition de Lord Reay à la conférence de La Haye de 1907.

Cette Compagnie de navigation faisait depuis longtemps des voyages très actifs sur les ports chiliens. Elle était très prospère. Au début de la guerre, lorsque les navires de guerre allemands croisèrent dans le Pacifique, elle leur

prêta une aide efficace. Elle entra vite en lutte avec le gouvernement chilien qui cherchait à faire respecter sa neutralité. Une note du Ministère des Affaires Etrangères au Ministre plénipotentiaire d'Allemagne à Santiago protesta contre ces faits et justifia les mesures prises contre ces vapeurs. « Les navires de la C^{ie} « Kosmos » ont fourni des vivres et du charbon aux navires de guerre, se sont mis en communication clandestine avec eux, leur ont servi de transports et ont violé en diverses formes et en plusieurs occasions la neutralité, méconnaissant systématiquement notre neutralité...

« Mais la C^{ie} « Kosmos » a fait plus encore, elle a présenté des protestations rédigées en termes inacceptables, elle a fait des publications inconvenantes et elle a été jusqu'à donner à ses employés des ordres qui constituent une véritable rébellion contre les autorités maritimes de la République. En effet, il y a peu de jours, le gérant de la Compagnie a ordonné à son agent à Punta Arenas de dire au Capitaine du *Radames* qu'il ne permettait pas à l'autorité maritime de toucher à aucune pièce des machines du navire, le même gérant déclarant illégales les dispositions prises par l'autorité chilienne ».

Les vapeurs qui avaient assisté les croiseurs en leur fournissant, même accidentellement, du combustible furent tenus pour navires auxiliaires et traités comme tels. Le gouvernement allemand demanda que le même traitement fût réservé aux vapeurs anglais qu'il supposait devoir assister les escadres de leur pavillon ; ses soupçons se portèrent, en particulier, sur les s/s *Benbrook* et *Langoe*.

L'Allemagne ne nia pas les services rendus par ses

vapeurs. Elle le reconnut même officiellement dans un litige venu devant les tribunaux chiliens. La Compagnie fut traduite en justice par les chargeurs des marchandises embarquées à bord de ses vapeurs. Elle introduisit, le 4 septembre 1914, une instance en déclinatoire de juridiction, ne voulant être jugée que par les tribunaux allemands et prétendit qu'elle ne pouvait disposer de ses navires, ni de leurs cargaisons, sans l'autorisation expresse de son gouvernement. Elle déclarait que ses navires étaient soumis aux ordres de la division des croiseurs, comme tout navire allemand doit se soumettre, en cas de guerre, aux instructions émanant de l'Amirauté, et qu'ils deviennent ainsi navires auxiliaires.

Le Chili traita tous ces vapeurs comme des navires de guerre et les interna. Le 26 novembre 1914, il leur accorda un délai de 24 heures pour quitter ses ports, suivant en cela les prescriptions de la Convention de La Haye de 1907, et ordonna aux autorités maritimes d'avoir à procéder, ce délai expiré, au débarquement du charbon (sauf ce qui était nécessaire aux services du port) et à retirer une pièce de leurs machines afin de leur rendre impossible tout déplacement. Seul le débarquement du charbon fut exécuté. Tout approvisionnement leur fut refusé.

Ces mesures perdirent vite de leur intérêt car les croiseurs allemands quittèrent le Pacifique, chassés par les Anglais. La lutte navale dans les mers de l'Amérique du Sud se résume en deux noms : Coronel, les Falkland. De plus le Chili avait besoin des services maritimes de la C^{ie} « Kosmos » pour sa vie économique. Le trafic était paralysé. On rendit la liberté à ses vapeurs qui purent

recommencer leurs voyages commerciaux. La crainte de voir sa neutralité violée n'existait plus pour le Chili : il n'y avait plus d'escadres allemandes dans ses mers.

Parmi les navires qui furent internés, nous pouvons citer : les s/s *Amasis* à Punta Arenas, *Ramses* à Corral, *Memphis* à Talcahuano, *Karnak* à Antofagasta. Quatorze furent déclarés auxiliaires (1).

Le s/s *Rhakotis* fut déclaré navire auxiliaire le 8 décembre 1914. Malgré les assurances données par le gérant de la « Kosmos » et le consul général d'Allemagne à Valparaiso, qu'il ne porterait pas aide aux croiseurs allemands, il mit 31 jours pour aller de Valparaiso à Callao. Il avait fourni du charbon aux navires de guerre et avait à bord des prisonniers du croiseur anglais *North Wales* qui avait été détruit. Plus tard, se trouvant à Valparaiso, il fut sommé de quitter le port au bout de 24 heures, conformément aux règles de la Convention de La Haye, 1907. Ce temps écoulé, il était encore dans le port, il fut interné (5 janvier 1915).

Pour avoir accompagné l'escadre allemande à Juan Fernandez, le s/s *Amasis* fut déclaré navire auxiliaire et sommé de quitter Punta Arenas, dans les 24 heures. Ne l'ayant pas fait, il fut interné le 9 décembre 1914. Le consul d'Allemagne demanda que fut transbordé à son bord une cargaison de charbon, apportée par un vapeur des Etats-Unis, en consignment à un petit commerçant et

(1) S/s « Santa Isabel », « Rhakotis », « Saïs », « Tamis », « Negada », « Amasis », « Sacramento », « Ramses », « Memphis », etc.....

que la « Kosmos » prétendait avoir acheté, l'*Amasis* serait devenu un simple ponton charbonnier. Le gouvernement chilien refusa, trouvant le procédé plutôt suspect.

En octobre 1914, le Ministre d'Allemagne avait demandé l'autorisation d'embarquer, à bord du s/s *Luxor*, 10 à 20.000 tonnes de charbon qui devait être distribué aux vapeurs allemands naviguant sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Ceci devait leur éviter de venir en prendre à Coronel et leur aurait permis d'éluder les risques de capture. Il proposait l'embarquement d'un fonctionnaire de la douane pour surveiller les opérations. Le Chili accepta moyennant caution garantissant la délivrance du charbon aux cargos, mais non aux navires de guerre. Cette condition fut refusée et l'embarquement de charbon suspendu. Le *Luxor* quitta Coronel dans la nuit avec les 3.500 tonnes déjà à bord. Il fut, pour cette raison, déclaré auxiliaire le 10 décembre 1914.

Le *Gotha* fut interné le 30 avril 1915, à Valparaíso, pour ne pas avoir quitté le port dans le délai de 24 heures. Alors qu'il était dans les eaux de l'Uruguay, le chargé d'affaires d'Allemagne à Montévidéo avait fait savoir qu'il était au service du gouvernement. Le Chili se basa sur cette déclaration pour le considérer comme navire auxiliaire à son entrée dans le port de Valparaíso. Le s/s *Santa Isabel* fut interné le 9 décembre 1914, avec les cargos *Rhakotis*, *Sais*, *Tannis*, *Negada*. Le 5 janvier 1915, il fut de même pour *Sacramento*, *Ramses*, *Memphis*. Le *Karnak* fut déclaré auxiliaire le 12 novembre 1914.

La même réglementation fut appliquée aux cargos anglais *Benbrook* et *Langoe*. Ils étaient destinés, sans

aucun doute possible, à l'approvisionnement en charbon de l'escadre anglaise.

M. Alvarez (1), après avoir étudié le cas des vapeurs de la « Kosmos », classe ces navires dans une catégorie spéciale : celle des navires de commerce qui prêtent une assistance continue aux escadres de leur pays sans avoir été transformés, selon les règles de La Haye, en navires de guerre. Cette classe serait placée entre les navires auxiliaires et les navires marchands qui continuent leurs opérations commerciales. Le Gouvernement Chilien les traita comme des navires auxiliaires, des transports auxiliaires, seulement pendant la période d'assistance. Revenus à leur activité antérieure, ils reprenaient leur ancien statut. Le Chili ne se basait que sur un seul critère : celui de l'utilisation effective ; l'aspect administratif était laissé de côté. Le seul fait de prêter assistance à des navires de guerre suffisait à appliquer les règles internationales réservées aux navires auxiliaires, peu importait qu'officiellement l'Allemagne les eût considérés comme continuant à figurer sur les registres de sa flotte marchande. L'affectation à un service public, celui de la défense nationale, donnait par cela même, le caractère de navire public aux cargos.

SECTION C. — JURISPRUDENCE DES COURS DES PRISES

Nous n'avons trouvé dans la jurisprudence des Cours des prises que très peu de cas de navires de commerce réquisitionnés pour des transports militaires. Les quelques déci-

(1) ALVAREZ, *La Grande Guerre européenne et la neutralité du Chili*, p. 291.

sions que nous avons pu étudier proviennent surtout des tribunaux allemands et austro-hongrois. A cela nous voyons deux raisons : la première, que les navires qui nous intéressent étant navires marchands furent très vite armés pour leur défense et qu'on s'est surtout attaché à définir leur statut en tenant compte de leur armement (1) ; la seconde, que les flottes alliées étant les plus nombreuses sur mer, eurent beaucoup plus de navires capturés que celles des empires centraux qui étaient bloqués dans leurs eaux.

Nous prendrons quelques exemples pour chaque pays belligérant.

1. — *Grande-Bretagne*. — Le *Markomania* avait servi d'allège au croiseur allemand *Emden*. Il était à son service d'une façon permanente. Peu de temps avant la destruction du croiseur, il fut capturé par le H. M. S. *Yar-mouth* au moment où il embarquait du charbon provenant d'un autre cargo. Il fut capturé et coulé. La décision du tribunal anglais fut la suivante (2) :

« Le 8 décembre 1914, le *Markomania* et sa cargaison, 700 tonnes de charbon prises à bord du *Pontoporos*, fut jugé par la cour avoir appartenu, au moment de sa capture et de sa saisie consécutive, aux ennemis de la Couronne et par cela même sujet à capture ; le dit navire et sa cargaison furent condamnés comme étant de bonne prise ».

(1) Sur les navires de commerce armés, voir VIDAUD, *Les navires de commerce armés pour leur défense*. Thèse, Paris, 1936.

(2) *British and Colonial Prize Cases*, p. 374.

A la bataille des Falkland (1), la flotte de guerre allemande était accompagnée de deux ou trois navires de commerce allemands, deux servant de charbonniers, l'autre de navire hôpital. Les charbonniers étaient les s/s *Baden* et *Santa Isabel*. Ces deux derniers furent tra-duits devant la Cour des prises. Dans sa décision du 16 septembre 1916, Sir Samuel Evans jugea ainsi :

« Il est clair que ces deux navires étaient ennemis. Ils étaient aussi, apparemment, au service des navires du gouvernement allemand. Ils sont considérés ici non comme partie de la flotte de guerre mais comme navires ennemis pouvant être traités comme prises ».

L'*Edna* était propriété allemande, avait ravitaillé et approvisionné le croiseur *Leipzig*, et s'était chargé de transmettre des messages par radio. L'Attorney Général requit sa condamnation comme auxiliaire de la flotte. Les deux cours (2) y virent un fait de contrebande insuffisant pour rendre le navire auxiliaire ou même susceptible d'être condamné pour avoir rendu ce service, dans le cas de sa saisie, au cours du voyage suivant son transfert à un pays neutre (le Mexique). S'il avait été pris pendant son service d'assistance, il aurait sans doute été condamné comme navire auxiliaire. Il ne fut pas déclaré auxiliaire. Le Conseil Privé s'exprima comme suit :

« Les navires enrôlés dans le service des forces armées, bien que n'étant pas armés, peuvent naturellement être

(1) John IRVING, *Coronel and the Falkland Islands*, pp. 181 et ss.

(2) Vol. III *British and Colonial Prize Cases*, p. 374 et Conseil privé, p. 926.

soumis à des règles plus strictes que celles régissant en temps normal les navires de commerce. Les forces assistées peuvent être des unités isolées ou des escadres. L'assistance peut consister dans le ravitaillement en charbon ou en munitions, dans la réception ou la transmission de messages. Un navire non armé peut servir d'appât ou d'écran, l'assistance peut être rendue par hasard ou régulièrement, volontairement ou non, gratuitement ou rétribuée. Un tel service n'est pas nécessairement restreint aux bâtiments du pays de la flotte assistée ou du pays engagé dans la guerre. Le navire peut être capturé, *in delicto*, pendant qu'il accomplit le service ou après. Dans ce dernier cas, différentes circonstances doivent se trouver réunies, à moins qu'il ne reste marqué perpétuellement pour une seule violation du droit et que tout transfert soit impossible ».

Ces navires étaient plutôt dans la situation d'affrétés par l'Etat que de navires réquisitionnés en donnant à ce terme le sens que nous lui avons attribué jusqu'ici. Dans les deux cas, ils étaient aux ordres du gouvernement pour le service qu'ils devaient effectuer.

Il semble bien que la Cour des prises anglaise ait eu une tendance très nette à considérer ces cargos comme des navires de commerce coupables d'assistance et non comme des auxiliaires de la flotte.

2. — *France*. — Plusieurs bâtiments turcs furent capturés par des navires de guerre français, en Méditerranée, pendant le blocus des côtes de Syrie.

Le 30 décembre 1916, le torpilleur numéroté 250 cap-

tura, sur la côte d'Asie Mineure, une goëlette ne portant ni nom, ni numéro, montée par un sous-lieutenant, un sergent de l'armée ottomane et huit hommes mobilisés. Elle coula d'ailleurs, vu son mauvais état, en juin 1917, dans le port de Castelorizo. Elle ne figurait pas sur la liste des bâtiments de guerre de la marine turque, on ne pouvait donc la considérer comme telle. A son bord fut découverte une cargaison d'armes, de munitions et de vivres. Aucun papier ne fut trouvé à bord. Le Conseil des prises, le 8 novembre 1917, la considéra comme bâtiment de commerce employé par le gouvernement ottoman dans une expédition pour son intérêt. L'officier commandant la goëlette avait déclaré que le chargement appartenait à l'Etat. Elle fut déclarée de bonne prise ainsi que sa cargaison.

Près de Batroum (Syrie), le chalutier armé *Cordouan* captura, en septembre 1917, deux barcasses. Elles étaient de nationalité turque et employées par le gouvernement ottoman pour le ravitaillement des ports bloqués par nos navires de guerre. Leurs équipages avaient été enrolés par le gouvernement. Le Conseil des Prises dans sa décision du 30 mai 1918, déclara :

« 1° Est déclarée bonne et valable la capture des deux barcasses dénommées *Marbrouck*, effectuée le 26 septembre 1917 par le chalutier *Cordouan*, pour la valeur nette en être attribuée aux ayants droit conformément aux lois et règlements ;

« 2° Les effets, objets et valeurs appartenant aux équipages des deux embarcations, y compris une somme de 7 livres 91 piastres et demie papier et 2 medjidikes saisis

dans l'une de ces barcasses, leur seront laissés ou restitués ».

La décision que nous avons maintenant à étudier rappelle un fait d'armes de nos marins qui restera célèbre dans l'histoire de la guerre navale : la prise à l'abordage d'un schooner turc par l'équipage du chalutier *Nord-Caper* devenu, par sa réquisition, l'avis auxiliaire *Nord-Caper*. Le 7 novembre 1915, à 10 milles dans l'est de l'île Koupho-Nisi, extrémité Sud-Est de l'île de Crète, le lieutenant de vaisseau Lacombe, commandant cet avis, aperçut à 5 heures et demie un grand schooner. Son aspect était suspect et le *Nord-Caper*, avec son équipage aux postes de combat, se dirigea vers lui. Des soldats turcs avaient été aperçus à son bord. L'Enseigne de Vaisseau Poulailler et sept hommes sautèrent à l'abordage, se saisirent de l'équipage et firent prisonniers 15 officiers, 5 sous-officiers et 27 soldats turcs. Personnel et matériel militaire furent transbordés sur le chalutier qui coula sa prise (elle ne pouvait recevoir un équipage de prise).

Le schooner ne figurait pas sur la liste des navires de guerre de l'Empire ottoman. Il ne portait ni nom, ni numéro et aucun papier ne fut trouvé à bord. L'officier chef du détachement le commandait et ni le patron ni l'équipage n'étaient régulièrement enrôlés. Il pouvait être considéré de nationalité ennemie et susceptible de capture aux termes de l'article 2 du règlement du 26 juillet 1778 et de l'article 53 de l'arrêté du 2 prairial an XI.

Il était employé par l'Etat turc dans un but militaire puisqu'il transportait, à destination de l'armée, un person-

nel instructeur et du matériel de guerre de contrebande soit absolue soit conditionnelle.

Le Conseil décida que la prise du schooner et du matériel embarqué était bonne et valable (Décision du 30 mai 1918).

Ces trois décisions (1) considèrent comme navires de commerce, des bâtiments turcs, soumis à l'autorité de leur gouvernement, et affectés à des transports militaires : troupes ou matériel. Le fait de ne pas être inscrits sur les listes de la marine militaire de leur pays semble avoir eu une certaine influence sur ces jugements. Il n'y a que deux classes de navires, s'ils ne sont pas militaires ils sont marchands. Il nous semble qu'il devrait être tenu compte du lien qui unit le navire à l'Etat et qui n'est pas le même pour celui qui, tout en n'étant pas incorporé dans sa flotte de guerre, exécute, sous ses ordres directs, des transports militaires et celui qui, appartenant à des armateurs, transporte une cargaison quelconque soit pour l'Etat, soit pour des chargeurs.

Entre les deux nous pensons qu'il y a place pour une catégorie spéciale de navires publics, publics par le service auquel ils sont affectés.

Nous allons voir maintenant des affaires plus nombreuses et plus importantes avec les jugements des Cours de prises allemandes et austro-hongroises.

(1) FAUCHILLE, *Jurisprudence française en matière de prises maritimes*, pp. 381, 432, 433.

3. — *Allemagne et Autriche-Hongrie.* — Nous nous efforcerons de dégager dans cette partie les grandes lignes de la jurisprudence des prises de ces deux pays.

La juridiction austro-hongroise s'est souvent déclarée incompétente pour connaître des affaires relatives à des navires considérés comme navires d'Etat. Elle définit elle-même sa position dans la décision *Commodore*, navire d'Etat anglais « Les tribunaux de prises sont compétents pour les affaires de prises (§ 7. 2 Extraits du P. G. O. — *Prisengerichtes Ordnung*). Ce qu'il faut entendre par le mot « prise » doit être jugé d'après les principes du droit international public. Ainsi le P. G. O. allemand définit, au § 2, « Prises » : les navires marchands ennemis ou neutres, ainsi que les marchandises ennemies ou neutres se trouvant à bord, dans la mesure où elles sont considérées comme telles dans le droit des prises. Dans le droit des prises, d'après les principes du droit international public, seuls sont à considérer les navires marchands ; de même les jugements des tribunaux de prises autrichiens basés, au point de vue juridiction, sur les stipulations du livre de service XXI-I A, ne concernent que les navires de commerce. La possibilité de juger ce bateau d'après le droit des prises ne s'applique pas au cas présent ».

D'autres décisions sont dans le même sens : cas des navires d'Etat italiens *Angelo*, *Citta di Messina* et *Cornigliano*.

C'est un principe généralement admis par les grandes nations que les navires publics échoient *ipso jure* à l'état capteur. Aucun jugement n'est donc nécessaire. Ce prin-

cipe ne fait aucun doute pour les navires de guerre. Mais nous savons qu'à côté des navires de guerre existent de nombreux navires publics affectés à différents usages. La législation et la jurisprudence des Etats ne sont pas concordantes. Si l'Allemagne ne fait aucune différence entre les uns et les autres, l'Italie a deux législations différentes. Dans d'autres pays, seule la classe des navires militaires est envisagée.

Pour l'Allemagne, les alinéas 1 et 2 de l'article 2 de la « *Prisenordnung* » tranchent la question :

« Le droit de prise ne s'applique pas aux navires neutres. Les navires d'Etat ennemis tombent, sans autre formalité, sous le coup du droit de la guerre.

« *Staatschiffe* — navires d'Etat. Ce sont les bâtiments de guerre et les navires employés au service de l'Etat ou se trouvant sous l'autorité de l'Etat. On leur assimile les navires qui appartiennent à l'Etat d'une autre façon ».

En vertu de cette règle, le navire de commerce *Mudros*, ex-allemand, réquisitionné par le gouvernement italien, fut jugé par la Cour de Berlin.

« Le vapeur *Mudros* était, avant la guerre, un navire de commerce allemand, il se trouvait dans un port italien au moment où l'Italie entra en guerre. Le gouvernement italien affréta ce bateau pour son compte et le confia aux Chemins de fer de l'Etat.

« Il naviguait sous pavillon italien. Il fut torpillé, pendant une traversée en Méditerranée, par un sous-marin allemand. Le *Mudros*, au moment où il coula, devait être considéré comme navire d'Etat italien et traité comme tel, D'après le § 2 de la « *Prisenordnung* », les navires employés au service de l'Etat et se trouvant sous son autorité doi-

vent être pris comme navires d'Etat, ils tombent, sans autre formalité, sous les conditions du droit de guerre. Ces conditions se présentent pour le *Mudros*, réquisitionné par le gouvernement italien et naviguant pour l'Etat sous pavillon italien ».

La Cour des Prises de Pola considère comme navires d'Etat le s/s anglais *Commodore* que nous avons déjà rencontré, les s/s *Cornigliano*, *Angelo*, *Citta di Messina*, *Ville de la Ciotat*, le voilier *Schodra* ; comme navires de guerre, les vapeurs armés : *Olive*, *Fournel*.

Elle traite comme navires d'Etat, échéant au capteur sans aucune formalité, les navires réquisitionnés, affrétés ou usurpés et utilisés pour des services militaires. Dans l'affaire du *Commodore*, il est jugé :

« L'enquête montra que le vapeur n'avait pas de chargement. Sur le pont se trouvaient des écuries pour le transport des bêtes, de plus il était prévu des installations pour le transport des troupes et il portait des indications telles que « not allowed for soldiers ». Le bâtiment avait navigué sur la relation Marseille-Salonique. Des papiers saisis à bord, on doit retenir que le vapeur, d'après les indications du certificat militaire, avait la destination « Admiralty S. O. », c'est-à-dire avait été affrété par le gouvernement anglais pour sa marine de guerre. Les prescriptions indiquées dans la circulaire des prises sur l'aspect des bateaux et les indications trouvées dans les papiers du bord, ne laissent aucun doute : le vapeur était employé par le gouvernement anglais pour son armée et en qualité de transport de troupes, il doit donc être considéré comme

navire de guerre ennemi, ne ressortissant pas du droit de prise mais du droit de guerre, dans le sens le plus étroit du mot, comme capture de l'autorité militaire ».

La Cour jugea dans le même sens dans l'affaire du *Cornigliano*. « Ce vapeur n'était pas un navire de commerce mais un navire d'Etat du fait qu'il était réquisitionné par le gouvernement italien pour ses besoins ».

Le *Schkodra* était un voilier à moteur albanais qui, depuis le siège de Scutari par les Monténégrins, en 1915, était employé pour les transports de troupes et de vivres entre Saint-Jean de Medua et Valona. Il était aux ordres des autorités militaires monténégrines. Pendant le voyage au cours duquel il fut capturé, il était convoyé par des torpilleurs italiens. La Cour constata qu'il ressortait de ces faits et de la décision d'employer ce voilier à des services d'Etat pour le gouvernement monténégrin et sous la direction de l'autorité militaire, un tel dépassement de la libre activité commerciale, que ce bâtiment avait perdu son caractère de navire de commerce privé. Il était dans la même situation que s'il eût été propriété de l'Etat monténégrin et incorporé dans la flotte en qualité de navire d'Etat. Dans un cas assez semblable, celui du voilier albanais *Gelsomina*, le fait d'être affrété par des personnes privées de Bari et l'établissement d'un manifeste pour un seul voyage Bari-Durazzo, déterminèrent la Cour à lui refuser la qualité de navire d'Etat étranger. Nous en déduisons que la réquisition ou l'affrètement par l'Etat donne au navire la qualité de navire public.

Nous remarquerons, sans nous y attarder, car cette ques-

tion doit rester en dehors de notre sujet, que le fait de posséder un armement défensif entraînait, d'après la jurisprudence allemande et austro-hongroise, la perte du statut de navire de commerce. Ces bâtiments étaient alors considérés comme partie de la marine de guerre (1). Il en fut ainsi pour les s/s *Ville de la Ciotat*, *Olive*, *Pournel*.

Dans certains cas où le statut était assez indéterminé, la tendance des tribunaux de prises austro-hongrois était de retenir le caractère commercial. Ainsi pour le *Moravia*, arrêté et détruit le 25 mai 1916, la décision porte qu'« il est établi qu'il s'agissait d'un ancien vapeur autrichien, qui naviguait sous pavillon italien et qui portait, au-dessous de son nom, l'indication de Gênes comme port d'attache. Il résulte du changement de pavillon et de port d'attache que le gouvernement italien l'employait pour ses transports ; il est malgré tout possible qu'il ait été employé comme navire de commerce italien et non comme navire d'Etat. Dans le doute, la première hypothèse doit être prise en considération » (2).

La tendance des tribunaux de prises allemands et surtout austro-hongrois, semble être de donner une importance primordiale à l'utilisation au profit des services publics de l'Etat, et de tenir compte de la réquisition ou de l'affrètement par l'Etat pour leur attacher la qualité de navire public. A l'opposé, la jurisprudence française ne

(1) Voir VIDAUD, *op. cit.*

(2) Sur la jurisprudence des cours de prises allemandes et austro-hongroises, cf. VERZIJL, *Le Droit des Prises de la Grande Guerre*, pp. 32, 33, 313 et ss.

reconnaît ce caractère que lorsqu'il ne fait aucun doute, accordant, plus facilement le statut de navire de commerce ainsi que nous venons de le constater. La Cour de Pola basait avant tout ses décisions sur l'activité réelle des bâtiments jugés.

CHAPITRE III

APRÈS LA GUERRE

SECTION A. — LES RÈGLEMENTS GERMANO-AMÉRICAINS

I. — *Commission mixte germano-américaine de 1924.*
— Nous ne parlerons pas ici de la façon dont les Etats-Unis, se séparant des Alliés, et ne ratifiant pas le traité de Versailles, réglèrent séparément avec l'Allemagne les réparations. Le traité de Berlin renvoie souvent au traité de Versailles (1). C'est ce qui se produit pour les réparations dues par l'Allemagne pour la destruction des navires. L'Allemagne devait réparation pour tous les bâtiments américains détruits sauf ceux constituant des « ouvrages ou matériel navals et militaires » (2).

Le juge Parker fut nommé surarbitre pour décider de ce qu'il fallait entendre par cette expression.

L'arbitrage portait sur treize navires dont il s'agissait de savoir si, au moment où ils furent détruits, ils constituaient des « ouvrages ou matériel navals ou militaires ».

Cette formule, est-il fait remarqué, n'a jamais été inter-

(1) Traité de Versailles, Partie VIII, Section I, Annexe I, § 9.

(2) *Naval and military works or material.*

prétée judiciairement, seule la Commission des Réparations en fait état. D'ailleurs son interprétation ne lie ni la Commission Mixte ni l'Allemagne. L'arbitre la considérera cependant comme une interprétation *ex parte* des termes du traité donnée auparavant par les Alliés. Il y aura lieu de tenir compte du contexte. Elle se trouve dans la partie du traité de Versailles relative aux réparations (art. 233 et annexe I). Les biens investis d'un caractère militaire entrent dans la classe visée par la formule « ouvrages ou matériel navals et militaires » inscrite au § 9. Cette classe est souvent dénommée dans l'arbitrage : classe exceptée.

La formule ne peut s'appliquer qu'aux navires exploités par les Etats-Unis directement en vue d'une opération militaire dirigée contre l'Allemagne ou ses alliés. Les navires marchands en sont exclus, ce sont des bâtiments exploités par des particuliers pour leur profit et qui ne peuvent entreprendre des opérations militaires de leur propre gré. La guerre est le fait des Etats.

La formule étant très difficile à définir strictement, le juge Parker est d'avis d'adopter le critère-suivant :

Le navire, au moment de sa perte, était-il exploité par les U. S. A. dans le but direct de faciliter des opérations militaires dirigées contre l'Allemagne ou ses alliés ? Si oui, l'Allemagne ne sera tenue à aucune réparation, si non sa valeur sera remboursée.

Au chapitre précédent, nous avons expliqué l'organisation du Shipping Board et de la Fleet Corporation. Nous avons vu que pendant la guerre toute la flotte marchande des Etats-Unis fut réquisitionnée et exploitée par ces organismes. Ces navires pouvaient être remis à leurs armateurs

qui les exploitaient commercialement en tant qu'agents du gouvernement, ou bien aux Départements de la Guerre ou la Marine pour leurs services militaires et dans ce cas-là ils devenaient navires publics.

Le gouvernement allemand prétendait que le contrôle exercé par le Shipping Board avait pour but de faciliter les opérations militaires, et que la preuve du caractère commercial des navires soumis à l'arbitrage incombait aux Etats-Unis.

La Commission Mixte rejeta cette prétention. S'il est vrai que toute l'activité d'un pays en guerre est dirigée dans le sens de l'accroissement de sa force militaire, on ne peut dire que tout son commerce, toute sa flotte, toutes ses industries soient du même coup militarisées. Les chemins de fer furent bien repris et exploités par le gouvernement sans devenir pour cela « ouvrages ou matériel militaires ». Il en est de même pour les navires réquisitionnés. Ils n'ont pas *ipso facto* été marqués du caractère militaire parce qu'ils avaient été réquisitionnés et exploités par l'intermédiaire du S. B. Il en était autrement lorsque leur activité avait pour but immédiat la conduite d'une opération militaire. La Cour Suprême des Etats-Unis eut à se prononcer dans l'affaire du *Lake Mouroë* (1). En interprétant le Shipping Act, les ordres exécutifs du Président ainsi que les stipulations du contrat, il fut décidé qu'un navire possédé par la Fleet Corporation, exploité par un armateur en tant qu'agent du S. B., était navire

(1) 1919. 250 U. S. 246.

de commerce et, en conséquence, justiciable de la Cour de l'Amirauté.

La remise au Département de la Guerre ou de la Marine entraînait immédiatement la perte du statut marchand. Le bâtiment devenait navire public, son équipage était l'employé et l'agent des Etats-Unis avec les droits et les devoirs attachés à cette qualité. Il était « auxiliaire naval ou transport militaire ou utilisé en vue de tout autre but naval ou militaire » (1). La Commission considéra que ces faits, sans prouver d'une façon certaine le caractère naval ou militaire, constituaient toutefois un commencement de preuve.

L'arbitre convient d'examiner soigneusement les faits afin de déterminer si le navire était utilisé, au moment de sa perte, en vue de faciliter une opération dirigée contre l'Allemagne ou ses alliés.

Nous allons examiner quelques affaires soumises à la Commission, ensuite nous essayerons de dégager des décisions quelques principes touchant le statut juridique des navires marchands utilisés par l'Etat pour ses transports militaires.

Pétrolier Molano

Il appartient à la Standard Oil Cy de New-Jersey. Il quitta New-York, le 6 juillet 1917, à destination de l'Angleterre avec une pleine cargaison de pétrole destiné à l'Amirauté anglaise. Joint à d'autres navires escortés par des torpilleurs anglais, il avait quitté Plymouth à

(1) Shipping Act, Section V.

destination de Portsmouth. Sa protection était assurée à bord par un armement défensif. Son équipage se composait de civils et d'un détachement de canonnières. Il fut torpillé, le 31 juillet, sans que personne ne pût apercevoir le sous-marin, le temps était brumeux et la mer agitée.

L'agent du gouvernement allemand soutenait que le *Motano* était un « matériel ou ouvrage naval » parce qu'il était armé pour sa défense, convoyé par des navires de guerre, contrôlé par le gouvernement britannique. La commission rejeta cette opinion tenant compte de la propriété privée du pétrolier qui était exploité pour un profit particulier et qui n'était pas employé dans un but militaire direct ; le *Motano* fut jugé n'avoir jamais perdu son caractère de navire marchand et ne pas être tombé dans la « classe exceptée ».

Vapeur *Alamance*

Propriété de la Société Américaine Garland Steamship Corporation, il fut réquisitionné par le Shipping Board et rendu à ses armateurs sous « time form requisition charter ». Il était armé pour sa défense et pour l'armement des pièces il avait embarqué, en plus de son équipage civil de 38 hommes, un détachement de 19 canonnières. Il était chargé de tabac, coton, zinc et autres choses. Naviguant en convoi, il fut torpillé et coulé. La Commission, pour les mêmes raisons que dans l'affaire précédente, le considéra comme navire marchand.

Cargo John G. Mc Cullough

Il appartenait à la société américaine U. S. Steamship Cy. Le 6 novembre 1917, il fut réquisitionné par l'intermédiaire du Shipping Board et remis au Département de la Guerre. Il était monté par un équipage anglais de 32 hommes dépendant du Ministère de la Guerre des Etats-Unis. En vertu de sa charte de réquisition, il devenait navire public. Son armement défensif se composait d'un 90 français armé par deux canonnières anglais. Il fut torpillé entre Londres et Rochefort alors qu'il transportait du matériel destiné à l'armée américaine. Il avait été réquisitionné en Europe et transportait d'Angleterre en France du ravitaillement pour l'armée. Matériellement c'était un navire militaire, mais légalement, il lui était impossible d'exercer le premier droit de cette classe de navires : celui d'engager des opérations militaires. Il n'avait donc pas le statut de navires de guerre. De plus, étant exploité sous « requisition charter », il avait le statut de navire public. Il fut jugé qu'il entraînait dans la « catégorie exceptée » et que l'Allemagne n'était pas obligée à verser une indemnité pour sa perte.

Pétrolier Joseph Cudahy

Le pétrolier *Joseph Cudahy* appartenait à l'American Italian Commercial Corporation de New-York. Réquisitionné, il fut remis au Département de la Guerre sous « bare boat charter » pour être affecté au service des transports militaires. Son équipage civil avait été recruté par les autorités militaires et était sous leurs ordres. Arme-

ment défensif avec 21 canonnières. Il avait déchargé en Gironde sa cargaison de gazoline et naphle pour l'armée américaine. Il quitta, sur lest, le Verdon, le 4 août 1918, et fut torpillé le 18.

Il était affecté exclusivement aux transports militaires de l'armée américaine combattant en France. Pour cette raison, tout comme pour le *John G. Mc Cullough*, il constituait, au moment de sa disparition, un matériel militaire et fut classé dans la « catégorie exceptée ». Ce n'était pas un navire de guerre, encore moins un navire de commerce, c'était un navire public.

Vapeur *A. A. Raven*

Les armateurs étaient l'American Transportation Cy. Réquisitionné par les U. S. A., en février 1918, il fut remis au Département de la Guerre qui l'exploita avec un équipage civil. Entre Barry (Angleterre) et Brest, il fut torpillé, bien que l'agent allemand ait prétendu qu'il n'y avait aucune preuve de cela et qu'il sauta peut-être sur une mine hollandaise partie en dérive des champs de mines protecteurs que les Pays-Bas avaient mouillés dans leurs eaux, non loin de l'endroit où ce vapeur coula. L'hypothèse du torpillage fut retenue. Au moment de son naufrage, il transportait une cargaison d'aliments, vêtements, rails, fers, etc... et 400 tonnes d'explosifs, le tout destiné à l'armée américaine. Comme pour le *John G. Mc Cullough* et le *Joseph Cudahy*, il fut jugé navire public et rangé dans la « classe exceptée ».

De ces différents cas, la Commission dégagea quelques critères nécessaires pour classer les navires dans la rubri-

que « ouvrages ou matériel militaires et navals ». Ce sont :

1° Le fait d'être employé, au moment de sa perte, dans un but de poursuite directe d'opérations militaires, ainsi les transports destinés à l'armée ou à la marine ;

2° Appartenir à l'Etat ou être utilisé directement par lui pour ses opérations de guerre : un navire réquisitionné entre dans cette catégorie ;

3° L'exploitation ne doit pas être faite dans un but de profit privé ;

4° La simple possession par le Shipping Board ou la Fleet Corporation ne constitue pas une preuve irréfragable ;

5° La remise au Département de la Marine ou de la Guerre entraîne *ipso facto* la perte du caractère privé et donne un navire un statut public, car ces Départements ont une activité strictement militaire donc un but direct d'opérations militaires ;

6° L'armement défensif, l'obéissance aux ordres de la Marine concernant la route à suivre et la défense du navire en cas d'attaque ennemie, la navigation en convoi ne sont pas suffisants pour modifier le statut d'un navire de commerce.

En nous basant sur l'opinion du juge Parker, nous dirons que les navires de commerce réquisitionnés par l'Etat pour les transports militaires sont des navires publics. Lorsque l'Etat réquisitionne un navire, il en prend la possession (et même la propriété s'il ne réquisitionne en pleine propriété) et l'exploite lui-même ou le fait exploiter par des particuliers. L'intérêt privé a disparu puisque les armateurs ne touchent qu'une indemnité, ils ne sont plus inté-

ressés à l'exploitation. Transportant des troupes, des dépêches ou du matériel militaire, ils sont entièrement utilisés dans un but direct de faciliter les opérations militaires. Ils sont entièrement sous le contrôle et la direction du gouvernement. Ils ont donc perdu tout caractère de navires marchands. S'ils sont navires publics, s'ils présentent beaucoup de caractères militaires, ils ne sont pas navires de guerre, ils ne sont pas transports auxiliaires de l'escadre. Il leur manque l'élément personnel : un état-major et un équipage recrutés dans le personnel de la Marine de Guerre, ils ne peuvent être incorporés dans la flotte et, par conséquent, ne peuvent porter la flamme (et le pavillon de la marine de guerre dans les pays où il est différent du pavillon national : la marine anglaise par exemple) ; il leur est interdit d'engager des combats car leurs officiers ne sont pas commissionnés pour cela : se défendre oui, attaquer non.

2. — *Arbitrage du juge Parker de 1928 relatif aux navires allemands internés pendant la neutralité des Etats-Unis.*
— De même qu'une Commission fut instituée pour fixer le montant de l'indemnité due par l'Allemagne aux Etats-Unis pour le tonnage marchand américain détruit par l'Allemagne, de même une autre Commission fixa les sommes à verser pour les navires allemands saisis par les Etats-Unis au jour de leur entrée en guerre. Ce fut pour la même raison : la non ratification du traité de Versailles.

Le règlement des War Claims Act prévoyait qu'une indemnité était due pour tout navire de commerce, y compris le matériel se trouvant à bord, saisi par les Etats-Unis

en vertu de la Joint Resolution du 12 mai 1917 (1). Rentraient par conséquent dans cette classe tous les navires saisis qui, le 30 juin 1917, étaient navires de commerce au sens du Droit International qui, sur point, est suivi par le Droit Allemand et le Droit Américain.

Certains navires ne présentant pas strictement ce caractère furent soumis à l'arbitrage du juge Parker, une vingtaine pour lesquels l'avocat du gouvernement américain soutint qu'ils étaient « marqués du caractère de navires militaires (naval vessels) dans le sens du Règlement des War Claims Act de 1928 ». Le plaidoyer consista à prouver le statut militaire afin de dégager les Etats-Unis de toute obligation d'indemnité à leur égard. L'avocat des armateurs allemands chercha à prouver que, malgré leur activité en liaison avec les opérations des croiseurs allemands, ils n'avaient pas perdu leur statut de navires marchands. Nous prendrons en particulier plus loin le cas de certains d'entre eux pour en exposer l'activité et la décision prise à leur égard par l'arbitre.

L'avocat des armateurs expose d'abord la différence entre les « Hilfsbeischiffe » et les « Hilfsschiffe » que nous avons déjà rencontrée, pour prouver que les navires en litige rentraient dans le premier groupe, navires non militaires. Les navires qui ravitaillent des croiseurs, et qui ne sont pas incorporés dans la marine de guerre, restent navires marchands. Les contrats passés entre les Compagnies de Navigation et l'Etat étaient de deux types suivant le genre d'activité qui serait exercé en liaison avec la Marine.

(1) Fortieth Statute, p. 75.

Ainsi le contrat d'affrètement passé avec le Norddeutscher Lloyd, les 12 et 16 février 1915, prévoit la prise sous « net charter » pour les croiseurs auxiliaires et sous « gross charter » pour les « Hilfsbeischiffe ». La Marine britannique procéda de la même manière.

On doit remarquer que tant que dura la période de neutralité, les navires allemands internés furent traités comme des navires marchands ; ils payèrent les droits de quai, de port, de tonnage, etc...

L'expression navire militaire, « naval ship », ne peut s'appliquer qu'aux « Hilfsschiffe », navires auxiliaires, et non aux « Hilfsbeischiffe » qui restaient navires de commerce puisque leur propriété, contrôle, commandement, pavillon, équipage, immatriculation, solde, emploi restaient ceux de leur classe.

Il est admis, en Droit International, que si un neutre assiste un navire de guerre, il reste navire marchand mais perd son caractère neutre et se trouve dans la même situation qu'un belligérant : capture et obligation de jugement par un tribunal de prises. Encore cet état cesse-t-il dès que le service est terminé. Dans sa cession de 1914, le Naval War College s'exprima ainsi (1) :

« Dans l'état actuel du droit, un navire de commerce accompagnant une escadre est simplement exposé au traitement du droit commun, c'est-à-dire : capture et nécessité d'un jugement de tribunal de prises ».

Il ne s'agit donc pas de navires publics puisque ces derniers deviennent immédiatement propriété de l'Etat cap-

(1) Naval War College, Session de 1914, p. 14.

teur sans qu'il y ait lieu à jugement. Le professeur Higgins écrit : « Sont navires publics les navires exclus expressément de la définition du mot prise » (1).

L'avocat rappelle les cas des vapeurs *Markommania*, *Baden*, *Santa Isabel* et *Edna*, que nous avons déjà rencontrés au chapitre précédent, puis il étudie les différentes définitions données, tant à la Conférence de La Haye de 1907, que dans la doctrine, à l'expression « navire de commerce ».

La Mixed Claims Commission considéra comme navires publics les *John G. Mc Cullough*, *Joseph Cudahy* et *A. A. Raven*. Les navires allemands soumis à l'arbitrage étaient dans une situation différente assez semblable à celle du s/s *Motano* qui fut exclu de la « classe exceptée ».

Le s/s *Barbarossa* obtint, en 1914, des Douanes de New-York, son congé. Or, seuls les navires de commerce doivent obtenir ce titre, les navires de guerre n'y sont pas astreints. C'est donc que le gouvernement américain tenait bien ce cargo pour un navire marchand.

Le cas du *Locksun* est plus spécialement étudié. Il s'agissait d'un vapeur qui fut interné par les Etats-Unis pour être entré dans le port de Honolulu, en 1914, avec le croiseur allemand *Geier*. Ne l'ayant pas quitté dans le délai accordé, il fut interné comme « partie de l'équipement d'un navire de guerre », et pour « association et coopération de deux navires de guerre dans une opération militaire ».

(1) Dans le même sens : Code des Prises Allemandes, art. 11 ; Instruction de la Marine des U. S. A. 1917, art. 99.

En conclusion, l'exposé prétend avoir prouvé que le terme « navire de commerce » employé par le règlement du War Claims Act doit être pris dans le sens qui lui est attribué en Droit International et dans lequel les Etats-Unis l'employèrent lorsqu'ils s'emparèrent, en 1917, du tonnage marchand allemand désarmé dans leurs ports ; que le fait d'avoir assisté des navires de guerre ne peut suffire à leur donner un caractère militaire et qu'ils ne perdent pas ainsi leur statut commercial ; qu'on ne peut penser que l'intention du Congrès était de donner, d'après le règlement du War Claims Act, au terme « navire de commerce » une signification qui permette de confisquer la majorité des vapeurs soumis à l'arbitrage.

Il semble bien que la thèse des armateurs allemands consiste à prouver qu'il n'existe que deux classes de bâtiments : ceux de guerre et ceux de commerce et que, le statut des premiers étant strictement défini, tout navire ne possédant pas les caractéristiques voulues doit être automatiquement rangé dans la catégorie des navires marchands.

On peut résumer la thèse de l'avocat du gouvernement des Etats-Unis ainsi : l'activité des vapeurs allemands était, à n'en pas douter, une activité d'ordre militaire, assistance de navires de guerre, donc en dehors de l'activité commerciale ordinaire. Le résultat est de porter atteinte à leur statut primitif et de les transformer en navires publics.

La décision se compose de deux parties. La première traite de la question d'une façon générale, la seconde traite de chaque affaire en particulier.

De tout temps, les navires propriété de l'Etat et exploi-

tés par lui et pour lui forment deux classes séparées : les navires de combat et les croiseurs auxiliaires d'une part, les navires auxiliaires de l'autre. Tous sont navires publics. En plus, les Marines font usage de navires de commerce appartenant et exploités par des particuliers. Ils ne perdent pas leur statut de marchands, bien que naviguant en vue d'un profit privé sous « charte navale ». Ils peuvent entrer et sortir librement des ports neutres. Bien que toutes les nations maritimes n'aient pas signé la Convention de La Haye, elle est considérée comme déclaratoire de pratiques internationales. La limitation à 24 heures de la durée maximum du séjour des navires de guerre dans les ports neutres ne leur est pas applicable tant qu'ils ne prennent pas part directement aux opérations militaires.

D'une façon générale, les navires de commerce allemands sont, selon la loi allemande ou par le fait d'accords passés entre l'Etat et les Compagnies d'Armement, sujets à utilisation par le gouvernement en temps de guerre. La possibilité d'un usage par la Marine n'affecte en rien leur statut, il en est même ainsi pendant cette utilisation à moins qu'elle n'ait pour résultat de les transformer en navires de guerre.

Le Gouvernement des Etats-Unis soutient que ces navires marchands, qui ne furent pas désignés pour devenir des navires de guerre ou qui ne furent pas transformés en croiseurs auxiliaires, étaient cependant marqués du caractère hostile des navires de guerre ou des flottes auxquelles ils étaient attachés de telle sorte que, pendant cette période, ils perdaient leur statut primitif. Cette thèse s'appuie surtout sur le cas du *Locksun* qui, étant au service de

l'Amirauté Allemande sous « gross charter », entra le 15 octobre 1914 dans le port de Honolulu et y fut interné, le 8 novembre, comme allège et partie de l'équipement du croiseur allemand *Geier*. Son statut ne fut pas modifié entre cette date et sa saisie par les U. S. A. le jour de la déclaration de guerre. Le gouvernement américain soutient, en conséquence, que ce vapeur n'était pas un navire marchand au sens de l'Act.

Les bâtiments allemands figurant sur la liste du Naval Board furent saisis en vertu d'une « Joint Resolution ». Ils furent traités par le Naval Board comme des navires marchands et estimés d'après leur état à cette époque, déduction faite des dommages causés par les actes de sabotage, dépréciation, etc...

Pendant leur neutralité les Etats-Unis les considérèrent ainsi, leurs armateurs payèrent les droits de port, de quai, de tonnage, etc...

Des documents remis à l'Arbitre, il apparaît que certains, en 1914 et 1915, furent au service de l'Amirauté Allemande sous « gross charter » bien que leurs équipages aient été recrutés et payés par les armateurs. Ils n'étaient pas armés, restaient inscrits sur les registres de la marine marchande, n'avaient pas les caractéristiques matérielles de navires de guerre, et ne pouvaient, ni matériellement, ni légalement, s'engager dans des opérations hostiles et militaires. Le gouvernement américain n'hésita pas à requérir l'internement des s/s *Kronprinz Wilhelm*, *Prinz Eitel Friedrich*, *Geier* et *Locksun*, mais ne prit aucune mesure du même ordre à l'égard des autres steamers. Le Dr James Brown Scott, alors rédacteur en chef de l'*American Jour-*

nal of International Law et Senior Member du Joint State and Navy Neutrality Board, s'exprima ainsi :

« Les navires de la Hamburg Amerika Linie et du North German Lloyd Line, désarmés dans le port de New-York, sont des navires de commerce, non des navires de guerre. Ils ne doivent pas être internés, l'internement ne s'applique qu'aux seuls navires de guerre » (1).

Après cette décision d'ordre général, viennent les décisions affaire par affaire. Nous en résumerons quelques-unes.

Steamer *Locksun* (2)

C'était un vapeur de 1.600 tonnes environ, filant 10 nœuds en moyenne, qui avait un équipage de 37 hommes et pouvait recevoir des passagers. Construit en 1902 à Bremerhaven et immatriculé à Brême en 1906 pour le North German Lloyd.

Au début d'août 1914, il était affrété par l'Amirauté Allemande et affecté au croiseur *Geier* en qualité de charbonnier. Le *Geier* ayant des avaries de machines relâcha à Honolulu en octobre, le *Locksun* l'y accompagna. En application des règlements américains, il fut accordé un temps de séjour de 3 semaines. Ce délai passé, le *Geier* fut interné le 8 novembre.

Le *Locksun* était affrété lorsqu'il entra à Honolulu, il fut interné en même temps que le croiseur, pour « associa-

(1) *American Journal of Int. Law* 1915, vol. 9, p. 486.

(2) Affaire n° 18.

tion et coopération de deux navires dans des opérations de guerre ».

« Il a été démontré que le *Locksun* ayant constitué un navire ravitailleur du *Geier* est, d'après l'opinion du gouvernement, marqué du caractère militaire de ce navire et réellement partie de son équipement. Dans ce cas, il aurait été impossible de distinguer les deux navires pour interner l'un et pas l'autre » (1).

Du 8 novembre 1914 au 6 avril 1917, il est donc navire militaire allemand interné et reste sous affrètement de l'Amirauté Allemande. Il fut capturé, sans compensation, comme les *Kronprinz-Wilhelm*, *Prinz Eitel Friedrich*, *Liebenfels*, *Geier*, bâtiments militaires.

L'arbitre décide que le *Locksun* étant considéré comme navire militaire le 8 novembre 1914, que son statut n'ayant subi aucune modification jusqu'au jour de sa capture, il ne peut être accordé à ses armateurs une indemnité représentant sa valeur : il n'est pas navire marchand au sens de l'Act de 1928.

Paquebot *Princess-Alice*

C'était un navire de 11.000 tonnes, filant 15 nœuds. Son équipage se composait de 218 hommes, il pouvait embarquer 2.400 passagers.

Le 2 août 1914, il était dans le Pacifique, et porta au croiseur *Emdem*, aux îles Palau, des vivres, du matériel et des réservistes. Le croiseur lui remit des messages destinés à l'E. M. G. de la Marine Allemande.

(1) *Foreign Relations*, 1914, p. 589. Lettre de l'Acting Secretary of State Lansing à l'Ambassadeur d'Allemagne.

Le 20 août, le Commandant de l'*Emdem*, après avoir constaté l'impossibilité de le transformer en croiseur auxiliaire à cause de l'état de ses machines, le releva de tout service et lui ordonna de toucher un port neutre. Le *Princess-Alice* arriva à Cebu, port des Philippines, le 26 août et y resta jusqu'à sa prise de possession par les Etats-Unis, le 30 juin 1917.

Ce paquebot ne devint jamais croiseur auxiliaire, et les services qu'il rendit étaient de ceux que tout navire allemand aurait été obligé d'exécuter et qu'un neutre affrété aurait pu accomplir, sans porter atteinte à son statut de navire de commerce. Il ne put jamais être considéré comme partie de l'équipement du croiseur.

Lorsqu'il entra à Cebu, il était relevé de tout service pour la marine, et rien dans son aspect n'indiquait un navire de guerre. Il figurait toujours sur la liste de la flotte marchande allemande.

L'arbitre décida que les faits incriminés n'avaient pas pour résultat d'en faire un navire militaire et qu'une indemnité était due à ses armateurs suivant les termes de l'Act de 1928.

Cargo Holsatia

Le s/s *Holsatia* du port de Hambourg appartenait à la Hamburg Amerika Linie. C'était un cargo de 5.649 tonnes.

Le 1^{er} août 1914, il déchargeait à Shanghai. Ordre lui fut donné de cesser ses opérations pour embarquer 5.000 tonnes de charbon. Il quitta Shanghai pour rallier l'escadre allemande des croiseurs. Il entra à Honolulu le 12 octobre. Entre deux il avait été entièrement soumis aux ordres

des commandants des croiseurs, et entra dans les eaux américaines relevé de tout service (1). Il embarqua du charbon venant du *Locksun*. Les autorités américaines lui interdirent de sortir avec ce charbon.

Les services de ravitaillement durèrent donc deux mois pendant lesquels il fut sous affrètement militaire.

La situation est assez semblable à celle de la *Princess-Alice*. Pour les mêmes raisons, l'Arbitre décide qu'il était navire marchand au jour de son entrée dans le port de Honolulu et qu'il y a lieu d'indemniser la Hamburg Amerika.

Vapeur *Coblentz*

Vapeur de 3.130 tonnes, filant 11 nœuds, il avait un équipage de 54 hommes et pouvait embarquer 126 passagers. Propriété du North German Lloyd, il était immatriculé à Brême.

Il avait quitté Sydney (Australie) et toucha Yap le 9 août 1914. Là, il apprit l'existence de l'état de guerre. Il fut aussitôt réquisitionné par la marine allemande pour porter de Truk à Yap, des hommes, des munitions et du matériel pour le stationnaire de cette île. Dès ce voyage accompli, il fut relevé de tout service militaire. Il se réfugia ensuite

(1) B. Nr. 4504, Ordre officiel de cessation de tout service pour l'escadre :

Mer du Sud, 2 octobre 1914.

Le s/s « *Holsatia* » par la présente reçoit l'ordre de se rendre à Honolulu. Dès son arrivée il est relevé de tout service pour l'escadre des croiseurs et agit de sa propre volonté ou suivant les instructions de ses armateurs...

Comte SPEE.

à Manille où il resta jusqu'au 30 juin 1917, date de sa prise de possession par les Etats-Unis.

Le 22 décembre 1914, il fut réquisitionné par le Consul allemand pour servir d'hôtel à des réfugiés allemands.

L'Arbitre pense, pour les mêmes raisons que ci-dessus, qu'à son entrée à Manille, le *Coblentz* était navire de commerce et qu'il le resta jusqu'au 30 juin 1917.

Cargo Sambia

Construit en 1899 à Flensburg, il fut immatriculé à Hambourg en 1899 par la Flensburger Schiffsbau Ges., et en 1900 comme la propriété de la Hamburg Amerika Linie. Vapeur de 4.700 tonnes, il filait 10 nœuds et avait 50 hommes d'équipage.

Rempli de riz, il quittait Saïgon le 4 août 1914 et arrivait à Manille le 8. Le 18 janvier 1915, un agent de la H. A. Linie, agissant en vertu d'un contrat passé entre le gouvernement allemand et la compagnie, l'utilisa comme réserve de charbon. Il reçut ainsi 6.000 tonnes de combustible environ. Il délivra ce charbon à la marine des Etats-Unis, à Cavité, sauf 600 tonnes qu'il conserva et qu'il partagea, à son retour à Manille, entre différents navires allemands. Il ne quitta plus ce port et fut pris par les Etats-Unis le 30 juin 1917.

Tel fut son rôle pendant la période de neutralité : c'était uniquement un rôle d'entrepôt de charbon appartenant à l'Allemagne et dont la plus grande quantité fut vendue aux U. S. A.

L'Arbitre déclare qu'au 30 juin 1917 il était navire de commerce allemand au sens de l'Act de 1928 et que la

réclamation touchant sa valeur entre dans ses pouvoirs.

De ces cinq affaires, nous pouvons constater que l'Arbitre n'a cherché qu'à définir le statut de ces navires pendant leur séjour dans les eaux américaines. Il n'a jamais été question de savoir si, pendant qu'ils exécutaient des transports pour les navires de guerre, ils étaient navires marchands ou navires militaires.

Pouvons-nous à l'aide de ces affaires décider de leur situation, pendant cette période ? Tout d'abord, le *Locksun* fut jugé navire militaire, parce qu'il entra avec le *Geier* à Honolulu en l'assistant et qu'il pouvait être pris pour son allège. C'étaient des services du même ordre que rendaient les autres en mer ou dans les eaux allemandes du Pacifique. Nous pouvons en conclure que, tout navire allemand, sous affrètement du gouvernement ou réquisitionné, doit être jugé navire militaire pendant qu'il assiste ou ravitaille un navire de guerre ou une base. Un fait vient renforcer cette hypothèse : l'Arbitre tient compte pour les *Princess-Alice*, *Holsatia*, *Sambia*, de l'ordre de cessation officielle des services pour la marine donné par les commandants des croiseurs, pour décider de leur caractère marchand, c'est donc qu'il y a changement de statut. L'ordre de cessation de ces services a pour but de limiter, dans le temps, le caractère militaire des navires utilisés.

A partir de quel moment ces navires prendraient-ils alors leur statut de navire militaire ? Nous pensons qu'il doit en être ainsi dès qu'ils commencent à agir dans le but d'aider la marine de guerre : embarquement de matériel, départ d'un port sur lest en vue de se rendre à un rendez-vous fixé en mer, etc...

SECTION B. — DOCTRINE. — CONVENTIONS INTERNATIONALES

a) *Doctrine.* — La Flotte d'Etat qui avait été créée vers la fin de la guerre et dont l'activité commerciale s'était poursuivie après la fin des hostilités dû être liquidée. Ce n'est pas ici le lieu de parler de ce que fut le résultat financier de cette organisation, de très nombreux articles ont été écrits sur ce sujet qui pourraient se résumer : l'Etat fut le plus mauvais armateur qui ait jamais existé.

L'ingérence de l'Etat dans le domaine économique s'accroît de jour en jour, il se fait industriel, commerçant, il entre comme actionnaire dans des sociétés commerciales. La notion du navire public s'en trouve étendue. Autrefois, en dehors des navires de guerre, la catégorie de ces navires comprenait les bâtiments des Ponts et Chaussées, les navires-écoles, les pilotes. Maintenant l'Etat peut posséder des navires de commerce pour les exploiter lui-même ou les remettre en gérance à des compagnies de navigation. Certaines unités lui appartenant sont gérées par la C^{ie} Générale Transatlantique et les Messageries Maritimes. Actuellement il fait construire trois cargos qui seront exploités par des sociétés privées.

Nous verrons un peu plus loin, en étudiant la Convention de Bruxelles 1926, quel est le statut de ces navires d'Etat. Pour le moment nous voudrions rapprocher cette notion de navire public des transports militaires que nous étudions.

La principale caractéristique d'un navire public est, pensons-nous, son affectation à un service public. M. Rolland définit le service public : « Une entreprise qui, sous

la haute direction des gouvernants, est destinée à donner satisfaction à des besoins collectifs du public », au sens strict : « une entreprise publique soumise à un régime juridique spécial » (1). C'est cette affectation qui donne à ces navires un statut particulier dans la Convention de Bruxelles.

Parmi ces navires, la majorité appartient à l'Etat, mais certains peuvent être propriété privée et avoir reçu une affectation permanente ou temporaire. M. le Doyen Ripert cite parmi ces derniers « les navires réquisitionnés en temps de guerre pour le service de l'armée navale ou les besoins du ravitaillement national » Quelques lignes plus loin nous lisons : « Si l'Etat affrète des navires sans les réquisitionner, leur condition juridique ne se trouve pas modifiée » (2). Nous pouvons en conclure que les navires de commerce que l'Etat réquisitionne pour transporter des troupes, du matériel de guerre, des dépêches, perdent *ipso facto* leur statut de navire marchand et deviennent navires publics. Ces navires passent sous le contrôle et l'autorité de l'Etat. Ils sont navires publics ordinaires et ne deviendraient navires publics militaires que par leur incorporation dans la flotte de guerre.

La qualité du propriétaire passe donc après l'affectation puisqu'un navire réquisitionné reste propriété privée. Il n'y a pas de mutation de propriété ; l'Etat ne fait pas opérer de mutation en douane. C'est du moins ce qui se passe

(1) ROLLAND, *Droit Administratif*, 2^e éd., n^{os} 2, 22 à 28.

(2) G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. I, p. 201.

pour la réquisition en jouissance et tant que le bâtiment n'est pas perdu.

Dans son livre intitulé « *Droit Moderne de la Guerre* », M. Rolin écrit : « Un navire de transport affecté aux transports de troupes, d'armes et de munitions... n'est donc considéré comme navire de guerre que dans le cas prémentionné (incorporation dans la flotte de guerre). Il n'a ni le droit de visite, ni le droit de capture, ni le droit d'agression. Et s'il n'est pas un navire de guerre, les règles rigoureuses relatives à l'hospitalité en port neutre ne lui sont pas applicables » (1). Il ne fait pas de doute que de tels bâtiments ne sont pas navires de guerre s'ils ne sont pas régulièrement inscrits sur les listes de la marine militaire, ils ne présentent pas toutes les caractéristiques obligatoires imposées à ces navires, c'est-à-dire les règles de la Convention de La Haye 1907.

La « *Revue Internationale de Droit maritime* » a publié dans son tome 34, année 1922, quatre études sur l'immunité des navires publics, l'une de Droit français, de M. le doyen Ripert ; les autres de Droit allemand, de Droit anglais et de Droit américain. De chacune nous ne retiendrons que ce qui touche notre sujet.

Après avoir étudié le cas des navires de guerre, M. Ripert écrit : « La situation juridique des navires appartenant à l'Etat et affectés à un service public est plus indécise. Ce sont, par exemple, les navires des Ponts et Chaussées, les navires-écoles, les poseurs de câbles. Ce sont aussi les navires réquisitionnés en pleine propriété pour effectuer en

(1) ROLIN, *Droit Moderne de la Guerre*, p. 29, n° 577.

temps de guerre les transports nécessaires à la défense nationale ou au ravitaillement du pays » (1).

Ils ne font pas partie du domaine public de l'Etat car ils peuvent être propriété privée et sont, d'autre part, des meubles.

La saisie d'un navire affecté à un service public est impossible.

La notion de service public pouvant être très étendue, il semble bon de limiter, de préciser qu'il y a affectation à un service public lorsque le navire transporte une cargaison destinée au service de la défense nationale. Dans les autres cas, même si l'Etat transportait pour son compte une marchandise lui appartenant, le navire resterait navire de commerce.

L'étude de droit anglais a été faite par M. Edw. G. Roscoe. Après avoir considéré le cas des navires de guerre, il en arrive « aux navires qui sont la propriété de particuliers, mais qui sont réquisitionnés ou gérés par un Etat souverain » (2). Leur immunité n'est pas aussi totale. Il n'y a plus immunité de juridiction mais immunité de saisie par la Cour d'Amirauté. « Aux termes de la loi anglaise, une action *in rem* est une procédure dirigée contre l'armateur du navire qui s'exprime au début par la signification contre le navire. Un « arrest » est une saisie du navire par un officier judiciaire ». Le propriétaire doit alors paraître en procès mais l'arrest rend le navire responsable et il peut être condamné. On comprend très bien qu'avec une telle

(1) G. RIPERT, *R. I. D. M.*, 1922, p. 4

(2) *R. I. D. M.*, 1922, p. 43.

procédure, le navire au service de l'Etat profite d'une immunité de saisie, car on ne peut porter atteinte aux droits de l'Etat souverain.

La première affaire de cette espèce, au cours des hostilités, fut celle du *Broadmayne* (1). C'était un navire réquisitionné qui était au service du gouvernement britannique. Le litige avait pour objet une indemnité d'assistance. La Cour d'Amirauté « déclara irrecevable toute demande en saisie ou détention du navire tant que celui-ci resterait réquisitionné au profit de la Couronne, mais elle décida que la procédure contre les armateurs pouvait continuer ».

D'autres affaires semblables peuvent être citées : *Messicano*, navire réquisitionné italien, action pour abordage ; *Erissos*, réclamation d'assistance contre un grec au service des alliés ; *Koursk*, navire russe au service du gouvernement britannique, action d'abordage, etc...

Bien qu'aucune affaire semblable ne se soit présentée, après la guerre, devant les tribunaux anglais, l'auteur pense que les principes consacrés par ces décisions sont applicables en temps de paix, comme en temps de guerre, aux navires en possession ou au service d'un Etat souverain et qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les navires se livrant au commerce maritime ordinaire et ceux affectés à des services publics tels que les transports militaires.

Pour les navires réquisitionnés, les seuls dont nous ayons à tenir compte, le droit anglais arrive à la même solution que le droit français : l'immunité de saisie. Mais avec cette différence que le droit anglais accorde cette immunité à tous les navires en possession ou au service de l'Etat alors

(1) 1916, Probate Division, 64.

que M. le Doyen Ripert la limite aux navires affectés au service public de la défense nationale.

En droit public américain, c'est un principe essentiel que, non seulement le souverain, mais encore les biens lui appartenant ne peuvent, sans son consentement, être poursuivis. M. Gustave Siesse qui présente l'étude de droit américain (1), nous indique que ce principe, qui ne figure dans aucun texte, est consacré par une jurisprudence constante. Il est bon de remarquer qu'il faut assimiler aux biens du souverain ceux des Etats particuliers de l'Union.

D'après la théorie classique, « les navires publics ne peuvent être saisis en justice parce que l'Etat ne peut être dépouillé sans son consentement... Il s'agit du droit qui lui appartient d'être maintenu dans sa position acquise ». C'est, en quelque sorte, un droit de complainte élargi et fortifié.

Nous avons vu que, d'après l'U. S. Shipping Board Act du 7 septembre 1916, tous les navires du S. B., y compris ceux propriété de l'Etat, exploités uniquement dans un but de commerce, étaient soumis aux règles du droit commun. Nous renvoyons en particulier à l'affaire *Lake Mouroe* (2).

La cour du District Sud de New-York rendit deux jugements successifs (1^{er} octobre et 13 décembre 1921) dans l'affaire du *Pesero*. Ces deux décisions forment une étude très complète de la question de l'insaisissabilité des navires publics étrangers (3). Le *Pesero* était un navire public

(1) *R. I. D. M.*, 1922, p. 49.

(2) 250 U. S. 246 ; 39 Sup. Ct 460 ; 63 L. 85.962.

(3) Cf. G. GIDEL, *Droit de la Mer*, t. II, p. 347.

italien affecté aux transports commerciaux. Le litige roulaït sur une question d'avaries à la cargaison. Le juge Pack décida que, à son avis, « le navire d'un gouvernement ne doit pas être insaisissable comme tel, mais seulement en raison de la nature du service auquel il est affecté. Or, le *Pesero* était affecté à des opérations commerciales dans les mêmes conditions qu'un navire de commerce ordinaire à un moment où aucune circonstance anormale n'existait ou n'était à prévoir. Il ne devait donc pas être insaisissable en Amiraute, alors qu'aucun bénéfice d'immunité n'avait été réclamé en sa faveur en raison de son caractère politique ou souverain par les voies officielles des Etats-Unis ». On peut en conclure que la Cour estime que la règle de l'immunité des navires publics étrangers dépend du caractère public de l'affectation du navire. La règle n'est donc pas absolue.

Ce qui est, par conséquent essentiel, c'est l'affectation à un service public et non le lien de possession qui unit le navire à l'Etat. C'est une solution identique à celle émise par M. Ripert.

Voyons maintenant quelle a été la solution du droit allemand. M. Jean Renard, auteur de l'étude, nous dit que pour le Tribunal d'Empire, tout navire appartenant au gouvernement est navire d'Etat (1). Nous avons déjà trouvé ce principe en étudiant la jurisprudence allemande des prises pendant la guerre, au chapitre précédent. Quel que soit le but qu'il poursuive, il jouit des immunités de son propriétaire.

(1) *R. I. D. M.*, 1922, p. 483.

Une doctrine allemande plus récente n'a pas admis ce principe très simple. Il y a de nombreuses catégories de navires. On ne peut appliquer aux navires publics affectés exclusivement au commerce les mêmes avantages qu'aux navires militaires par exemple. Le droit commun commercial doit être appliqué à tous les navires poursuivant un but de lucre. L'immunité accordée à certains navires publics a pour effet de leur permettre de remplir totalement leur mission d'intérêt général. Il y a donc lieu de classer les navires publics en deux catégories ; dans la première, les navires de guerre et les bâtiments affectés spécialement à des services publics ; dans la seconde, tous ceux qui sont exploités en vue d'une activité strictement commerciale.

Cette solution est fort voisine de celle du droit anglais.

De cette étude de droit comparé nous pouvons décider qu'un navire est navire d'Etat lorsque ce dernier en a au moins la possession, par la réquisition par exemple. La tendance semble bien être de reconnaître ce caractère aux seuls bâtiments affectés à un service public. En droit français, il semble que l'on doive exiger de plus l'effectation au service public de la défense nationale. L'immunité se résume à l'insaisissabilité du navire poursuivi.

DOCTRINE ANGLO-SAXONNE

Le lieutenant-commander J. A. Hall, dans son livre « *Law of Naval Warfare* », définit comme suit le navire de guerre :

« Les hostilités sont avant tout conduites par la marine militaire d'un Etat, navires construits et équipés pour la

guerre. Ils ont un pavillon spécial, dans la marine britannique le pavillon à fond blanc. Seuls, ils ont le droit d'attaquer l'ennemi, d'exercer le droit de visite et de faire des prises. Ce sont des navires de combat. Les autres navires, tels que les transports, charbonniers, pétroliers, remorqueurs et autres nécessaires pour de nombreux services non militaires d'une grande flotte, constituent une seconde catégorie appelée flotte auxiliaire en Angleterre. Soit qu'ils aient été simplement enlevés à la marine marchande par des chartes-parties pour des buts de guerre, soit qu'ils aient toujours été la propriété des autorités navales et utilisées ainsi par elles, il ne leur est pas permis d'accomplir des actes de guerre, ni de battre pavillon de guerre. Qu'ils battent pavillon spécial ou pavillon marchand, les droits et devoirs afférant à leur état sont les mêmes : pour l'ennemi, ce sont des navires de commerce, ils peuvent être capturés ou détruits, résister à une attaque, mais ils ne peuvent attaquer ; pour les neutres : ce sont des navires de guerre, pour ce qui concerne l'usage de leurs ports et eaux...

« Un neutre pourrait être requis de traiter comme navires de guerre, pendant leur période de relâche, de réparation ou de ravitaillement dans ses ports, les flottes auxiliaires reconnues et les navires agissant en cette qualité ouvertement, mais pour ces derniers, il faudrait prouver un emploi continu ou répété dans la flotte belligérante » (1).

Au premier abord, il semble anormal qu'un même navire puisse être traité comme navire de guerre par un

(1) A. HALL, *Law of naval Warfare*, pp. 46, 154.

pays neutre et navire de commerce par un belligérant ennemi. On ne trouve d'ailleurs aucune législation faisant état de cette différenciation. Cependant on peut expliquer cette théorie en tenant compte de la différence de traitement qu'un neutre ou un ennemi peut appliquer à ces bâtiments. Un neutre admet, dans ses ports et dans ses eaux, les navires de commerce avec une grande liberté quant à leur séjour, ravitaillement, etc... tandis qu'il peut être requis de limiter le séjour d'un navire de guerre à 24 heures et à lui interdire d'embarquer du matériel militaire ; la sanction la plus grave est donc l'obligation de quitter ses eaux dans les 24 heures ou l'internement. Un ennemi, au contraire, détruit sans formalité, ou capture, un navire de guerre de l'autre belligérant mais est obligé d'observer certaines règles, telles que l'arraisonnement, la visite, le jugement par un tribunal de prises s'il s'agit d'un navire de commerce. Il semblerait donc bien que Hall ait surtout cherché à réserver aux « fleet auxiliaires » un traitement moyen entre celui des combattants et des marchands : On ne peut les considérer totalement comme commerçants (leur activité militaire détruit leur statut primitif) mais il est trop dur de leur réserver, en présence de l'ennemi, le traitement des navires de guerre alors qu'ils n'en ont pas tous les droits.

A. Pearce Higgins (1), après avoir défini les navires de guerre, écrit : « Il y a aussi dans toutes les marines des bâtiments qui font office de transports, de charbonniers, de citernes à pétrole, et autres emplois de nature non spé-

(1) A. Pearce HIGGINS, *La Visite et la Capture*, p. 10.

cialement militaire, ils sont désignés, dans la marine britannique, sous le nom de « Fleet Auxiliaires », mais à moins d'être commissionnés spécialement pour cela, ils ne sont pas autorisés à agir comme des navires de guerre en ce qui concerne la visite ». L'auteur nous indique une caractéristique des « fleet auxiliaires » : ce ne sont pas des navires de guerre, en principe, ils n'en ont pas tous les droits par exemple le droit de visite. Si nous ajoutons ceci à ce que nous venons de lire dans J. A. Hall, nous pouvons en conclure définitivement que ces navires sont des navires publics affectés, sans doute, aux services militaires mais qui ne sont pas des navires de guerre ; il ne le deviennent que lorsqu'ils sont commissionnés.

Dans son « *Traité de Droit International Public* », M. Taylor (1) indique que les transports non armés qui ne sont pas commandés par des officiers du gouvernement ne sont pas des navires de guerre et, par conséquent, ne peuvent pas faire de prises. S'il n'y avait aucun doute sur le caractère strictement marchand de ces transports, l'auteur n'aurait pas soin de spécifier qu'ils ne sont pas navires de guerre et qu'ils ne peuvent faire des prises. Taylor écarte le droit de prise comme Pearce Higgins a écarté le droit de visite, la visite est l'acte matériel d'où peut sortir la prise. Ce sont des attributions des navires de guerre. Si les « fleet auxiliaires » ne les ont pas c'est qu'ils ne sont pas incorporés complètement dans la marine militaire ou transformés en navires de guerre. Pearce Higgins étudiant les termes de la Convention de La Haye prétendait

(1) TAYLOR, *International Public Law*, p. 570.

que le terme « navire de commerce » est employé par opposition à l'expression « navire de guerre » et qu'il ne se rapporte pas qu'aux seuls bâtiments ayant une activité mercantile (1). La doctrine anglaise a une forte tendance à ranger les transports de troupes ou de matériel militaire dans une classe voisine des navires de guerre : ils n'en auraient pas tous les droits et devoirs mais auraient de commun avec eux le caractère de navires publics. A La Haye, en 1907, la proposition de Lord Reay était basée sur cette distinction et nous savons que la Conférence l'a rejetée. C'est cependant une idée chère à la doctrine anglaise qui semble s'attacher à la fonction du navire pour décider de son caractère privé ou public. « La distinction que nous établissons toujours entre le caractère juridique des vaisseaux de guerre et celui des navires marchands devrait, en réalité, être faite entre les vaisseaux ayant le caractère de propriété publique et ceux qui ne sont que propriété privée » (2).

b) *La Convention de Bruxelles de 1926.* — La Convention de Bruxelles du 10 août 1926 a pour but d'unifier diverses règles relatives aux immunités des navires d'Etat (3).

Elle décide que les navires de mer des Etats ou ceux exploités par eux et les cargaisons leur appartenant sont soumis aux mêmes règles de responsabilité et obligations

(1) A. Pearce HIGGINS, *Enemy Ships in Ports*, p. 77, *B. Y. B. of International Law* 1922-23.

(2) T.-J. LAWRENCE, *Principes de Droit International*, p. 464.

(3) Voir G. GIDEL, *op. cit.*, t. II, pp. 324 ss.

que celles applicables aux navires de commerce privés et à leurs cargaisons.

Elle accorde de larges immunités aux navires publics, autres que les navires de guerre, affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial : ce sont, par exemple, les yachts d'Etat, les navires-hôpitaux, les navires auxiliaires, de surveillance, de ravitaillement, etc. Bien que cette condition ne figure pas dans le texte, il faut décider que ces navires doivent être sous les ordres ou le contrôle de l'Etat : c'est un principe qui ressort des discussions préliminaires. Rentrent donc dans cette classe les navires de commerce réquisitionnés qui sont exploités par l'Etat.

La seconde condition est l'affectation exclusive à un service gouvernemental et non commercial. C'est avec intention qu'il n'a pas été parlé de service public, cette expression pouvant être prise aussi bien dans un sens trop large que dans un sens trop étroit. Nous pensons que l'affectation à un service d'intérêt général place le navire dans la situation voulue. D'ailleurs le juge saisi décide du caractère gouvernemental ou commercial du service auquel le bâtiment est affecté ; il peut, s'il le désire, demander à l'Etat du pavillon une attestation sur la nature de ce service. Les transports de troupes, de matériel militaire et de dépêches ne rentrant pas dans le domaine commercial, nous pouvons en conclure que le fait pour un navire d'être affecté à ces transports le fait entrer dans la classe des bâtiments affectés à des services gouvernementaux.

Il nous semble donc bien que les navires réquisitionnés dont nous recherchons le statut sont soumis aux règles de

la Convention de Bruxelles. Que l'équipage soit le même que celui qui était à bord avant la réquisition est sans importance puisqu'il reçoit ses instructions non de ses armateurs, mais de l'Etat, que ce soit directement ou par leur intermédiaire. Il en serait de même, pensons-nous, en cas d'affrètement en totalité lorsque l'Etat dirigerait complètement l'exploitation du bâtiment, bien que le lien unissant le bâtiment au gouvernement soit un contrat alors que dans la réquisition il y a un acte de puissance publique.

De quelles immunités jouissent ces bâtiments ?

Ils ne peuvent être l'objet de « saisies, d'arrêts ou de détention par une mesure de justice quelconque ni d'aucune procédure *in rem* » (art. 2, § 1). Il faut que la créance soit née au moment où ils étaient affectés au service gouvernemental.

Il ne s'agit pas d'une immunité complète. Ils peuvent être traduits devant les tribunaux de l'Etat du pavillon et de celui-ci seulement, pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation, d'assistance, de sauvetage, d'avaries communes, de réparations, fournitures, ou autres contrats relatifs au navire. Cette juridiction ne peut être déclinée sous prétexte d'immunité juridictionnelle de l'Etat.

Nous laissons de côté ce qui touche les cargaisons.

Cette réglementation vise surtout les faits se produisant pendant le temps de paix. L'article 7 prévoit qu'en temps de guerre, chaque Etat contractant se réserve le droit, par une déclaration notifiée aux autres Etats contractants, de suspendre l'application de la Convention, en ce sens qu'en

pareil cas ni les navires lui appartenant ou exploités par lui, ni les cargaisons lui appartenant, ne pourront être l'objet d'aucun arrêt, saisie ou détention par une cour de justice étrangère. Mais le créancier aura le droit d'intenter son action devant le tribunal compétent en vertu des articles 2 et 3. Cet article ne s'applique qu'aux navires affectés à un service commercial, les autres navires d'Etat restent soumis, en temps de guerre comme en temps de paix, aux mêmes principes d'immunité. En temps de guerre, les navires de commerce réquisitionnés pour les transports militaires sont donc traités comme des navires publics et jouissent de leurs immunités.

SECTION C. — LES RÉQUISITIONS MARITIMES DU GOUVERNEMENT ESPAGNOL

Tous les cas de navires réquisitionnés que nous allons voir se rapportent à des réquisitions du gouvernement espagnol dit « républicain ». Nous n'avons rencontré aucun exemple d'affaire similaire du côté du gouvernement appelé « nationaliste ».

Sans entrer dans le détail de la législation espagnole républicaine, pour chaque espèce, nous indiquerons les lois ou les décrets en vertu desquels la réquisition a été faite, nous ferons remarquer que, dans la majorité des cas, la réquisition porta sur des groupes de navires non désignés nommément contrairement à la pratique courante qui est de désigner séparément chaque bâtiment. Ainsi furent réquisitionnés tous les navires appartenant à la matricule de Bilbao, de Guipuzcoa.

Toutes les décisions de justice que nous rencontrerons soulèvent la question de l'immunité des navires publics. C'est ce qui nous retiendra, les autres points litigieux étant indiqués simplement pour situer l'affaire.

I. — *Jurisprudence française.*

Cour d'appel de Poitiers — 26 juillet 1937

Rousse et Maber c/ Banque d'Espagne et autres (1)

L'affaire roule beaucoup plus sur la cargaison que sur le navire. Sous la menace de la prise de Bilbao par les armées du Général Franco, le gouvernement basque décida, en mai 1937, d'évacuer les documents et valeurs des banques. Un cargo anglais fut affrété, le *Joyce Llevellyn*, qui reçut les caisses contenant ces valeurs. Les banques étaient portées comme chargeurs sur les documents. Chaque caisse était individualisée. Ordre fut donné au cargo de se rendre à La Pallice et d'y attendre des ordres. Là, le gouvernement basque ordonna de transborder la cargaison à bord du vapeur espagnol *Aspe Mendi*, capitaine Rousse. A ce moment, les banques s'opposèrent à cette mesure et demandèrent au juge des référés d'ordonner la saisie-revendication des caisses. Le juge accorda cette mesure et nomma un sequestre. Les capitaines des deux bâtiments firent opposition à cette mesure. Le 28 juin, un décret général de réquisition fut pris par le gouvernement espagnol et l'*Aspe Mendi* fut considéré comme réquisitionné.

Le gouvernement espagnol excipa ensuite de son immu-

(1) D. 1937.2.89, S. 1938.2.17, *Gaz. Pal. Rec.* 1938.2.417.

nité de juridiction devant la Cour. La Cour tient compte du fait que, jusqu'à la saisie, le gouvernement n'est pas intervenu, seuls les pouvoirs locaux de Bilbao ont agi, il ne peut être invoqué aucun acte de souveraineté à l'encontre de la saisie. La Cour décide que le juge des référés était compétent et que ses décisions n'ont pas à être discutées.

En ce qui concerne l'*Aspe Mendi*, nous n'aurons que peu de choses à retenir, si ce n'est la validité de sa réquisition dans les eaux françaises par un décret général de réquisition de son gouvernement. La loi française, nous l'avons vu, permet cette mesure à l'égard des navires du pavillon français dans les eaux étrangères. Il y a là mesure de réciprocité.

Référés Bordeaux — 3 septembre 1937

Agusquiza et Gouvernement Espagnol

c/ Société Sota y Aznar (1)

Le vapeur *Arno Mendi* appartenait à la Société Sota y Aznar de Bilbao. Le Capitaine du navire, le sieur Francisco Agusquiza, soutient qu'il est devenu propriété personnelle du gouvernement espagnol en vertu du décret-loi pris à Valence, le 28 juin 1937, réquisitionnant tous les navires de la matricule de Bilbao. A cette date, le vapeur était à Bordeaux et mention de cet acte fut portée sur les papiers du bord avec le visa du consul d'Espagne. L'article 7 du décret spécifie que la propriété du navire n'est pas transférée au gouvernement espagnol, les bâtiments peuvent être vendus avec l'approbation du Ministre des Communica-

(1) *Gaz. Pal. Rec.* 1938-2.

tions, Transports et Travaux Publics. Suivent d'autres attendus touchant la division de la Société Sota y Aznar dont une partie des Administrateurs se réunit à Biarritz et l'autre à Bilbao, l'une soutenant la main-levée de la saisie, l'autre son maintien et la qualité d'Etat non souverain du gouvernement basque d'Euskadi, etc...

Le juge des référés se déclare incompétent pour décider de l'application en France du décret de réquisition, ne voulant pas juger les termes de cet acte de souveraineté ; mais pour se déclarer incompétent, il se base surtout sur les termes ambigus de l'acte.

Cour d'appel de Poitiers — 20 décembre 1937
Société Cementos Resola c/ Larrasquita et Etat Espagnol (1)

Nous ne pouvons mieux faire, pour exposer cette affaire, que de reproduire une partie des attendus de la Cour.

« Attendu qu'il résulte des renseignements qui sont donnés et des documents versés aux débats que, le 15 juillet 1937, un décret rendu par le Gouvernement Espagnol a prescrit la réquisition de tous les bateaux marchands de la matricule de Guipuzcoa ; que ce décret a été publié à la *Gaceta de la Republica* (J. O. du gouvernement espagnol) le 17 juillet 1937 et qu'ainsi il a pris forme de loi, conformément à l'article 6 ; qu'il est constant que le navire litigieux *Itxas Zuri* (ex *Cementos Resola*) appartient bien à la matricule de Guipuzcoa ; que d'ailleurs l'ordre de réquisition a été notifié au capitaine à Santander, le 7 août 1937, que plus tard, conformément à l'article 2 du décret qui

(1) *Gaz. Pal. Rec.* 1938-2.

concerne les navires à l'étranger, mention de la réquisition a été portée sur la patente de l'*Itxas Zuri*, le 16 septembre 1937, par le Consul d'Espagne à Bordeaux ; que l'affectation du navire à la disposition de l'Etat pour des fins d'intérêt public résulte, au surplus, des termes mêmes du décret et que c'est ce décret lui-même qui constitue la réquisition immédiatement effective ; que ce décret paraît bien transférer la propriété du navire à l'Etat, mais que, quand bien même il n'y aurait pas eu transfert de propriété, aucun obstacle ne pourrait être mis au droit de disposition de l'Etat ; qu'il ne semble donc pas sérieusement contestable qu'une saisie frappant ce navire ferait échec à l'exécution d'un acte de souveraineté du gouvernement Espagnol et viendrait se heurter à l'exception que constitue l'immunité de saisie qui s'étend même aux mesures conservatoires... qu'il n'appartient pas à la justice française d'examiner si la réquisition a eu ou non un effet translatif de propriété, qu'il faut et qu'il suffit qu'il y ait eu réquisition ».

Suivent des considérations sur la valeur de la réquisition dans les ports étrangers, et sur la non confiscation des biens, ce qui serait contraire à l'ordre public français, étant donné que la réquisition est fait moyennant indemnité.

La Cour décide que la saisie revendication ne peut être accordée et que les mesures de réquisition constituent un acte de souveraineté dont la régularité échappe à la compétence des juges.

Le caractère de navire public est donc reconnu à l'*Itxas*

Zuri par le seul fait de la réquisition, même si elle ne comporte pas transfert de propriété, le seul fait de la mise à la disposition de l'Etat suffit. L'immunité de saisie est absolue et d'ordre public. Elle ne peut être limitée que par l'ordre public français, et nous avons relevé que la réquisition sans indemnité, donc la spoliation, est contraire à cet ordre. Il est à remarquer que le caractère public est reconnu du seul fait de la réquisition et de la mise à la disposition de l'Etat sans qu'il y ait lieu de tenir compte de l'affectation à un service quelconque. De plus, une fois encore, une mesure générale de réquisition est reconnue valable.

Cour d'appel de Bordeaux — 28 mars 1938

Angel Lafuente et Etat Espagnol

c/ de Llaguno y Duranona, C^{ie} Union et autres (1)

Il s'agit d'un cas assez semblable au précédent. Le *Saturno*, dont il est question, était immatriculé à Bilbao et tous les navires de cette matricule furent réquisitionnés par décret du 29 juin 1937. Le décret fut porté à la connaissance du capitaine du vapeur par radio, dans la nuit du 29 au 30 juin et mention en fut faite sur les papiers du bord qui furent visés plus tard par le Consul d'Espagne à Bordeaux. La Cour, dans ses attendus, soutient que le fait de discuter sur l'inexistence ou l'insuffisance de certaines formalités revient à discuter le décret lui-même et à porter atteinte à la souveraineté du gouvernement de la République Espagnole. Touchant la question du transfert

(1) *Gaz. Pal. Rec.* 1938-5.

de propriété : « Attendu qu'il est sans intérêt que la propriété des bateaux mobilisés ait été transférée ou non au gouvernement de la République Espagnole ; que ce transfert n'est pas prévu par le décret du 28 juin 1937, qui, dans son article 7, déclare nulle et sans valeur les transmissions de propriété pratiquées après le 18 juillet 1936 et celles qui seraient pratiquées dans l'avenir, si elles n'ont pas reçu l'approbation du Ministre des Communications ; que le navire reste donc la propriété de l'armateur mais que, suivant les expressions de l'article premier, il est requis à la disposition du Gouvernement « pour mieux servir aux fins de guerre et à la Défense de la République... »

Nous pouvons tirer de l'affaire du *Saturno* les mêmes conclusions que pour le précédent cas. La qualité de navire public est attribuée à un navire réquisitionné, du seul fait de sa réquisition, sans qu'il y ait lieu de tenir compte du transfert possible de propriété et du service auquel il est affecté. Cette conclusion peut s'appliquer à toutes les affaires de réquisition de navires espagnols qui furent soumises aux tribunaux français.

2. — *Jurisprudence Belge.*

La jurisprudence belge fut également saisie de litiges relatifs à des navires espagnols amarrés dans les ports belges. Nous retiendrons deux affaires. La première est un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles en date du 7 juillet 1937, la seconde une décision des référés civils de Gand, du 11 septembre de la même année.

Les faits exposés devant la Cour de Bruxelles concernaient les chalutiers à moteur *Lagundo* et *Alkari*. Ils avaient été achetés, le 27 juin 1936, à la Société Anonyme La Constructura Guipuzcoana par le sieur Martianera. Ils quittèrent Pasajes en septembre et se rendirent à Anvers. Martianera, par requête, demanda au Président du Tribunal civil d'Anvers, l'autorisation de saisir ces deux bâtiments qu'il prétendait lui avoir été dérobés pendant la guerre civile d'Espagne. Ordonnance fut rendue, le 19 octobre 1936, faisant droit à sa requête, et une autre ordonnance, du 27 octobre, rejetait la demande de main-levée formée par les deux capitaines. Le tribunal de commerce d'Anvers, le 18 février 1937, décida dans le même sens.

L'affaire fut portée devant la Cour d'Appel de Bruxelles qui jugea que la saisie conservatoire était nulle et sans valeur, annula le jugement du Tribunal d'Anvers, pour incompétence, car il y avait lieu de considérer les capitaines comme étant au service de l'Etat espagnol. Lorsqu'il est établi que le capitaine a son navire en sa possession au nom du gouvernement de l'Etat espagnol, c'est ce dernier qui, tant que dure la réquisition, doit être tenu pour armateur. Le Tribunal de commerce n'est pas compétent pour statuer sur une saisie pratiquée entre les mains de capitaines agissant comme mandataires du gouvernement espagnol (1).

Le litige soumis aux référés civils de Gand mettait en présence la Société Ybarra et C^{ie}, siège social à Séville, qui avait été autorisée, par ordonnance des référés civils, à pra-

(1) *R. D. M. C.* 1938, I, p. 104.

tiquer une saisie conservatoire sur le navire *Cabo Prior*, amarré dans les bassins de Gand, et le capitaine Fernandez qui demandait la main-levée de cette saisie. Cette mesure lui fut refusée, le 11 septembre 1937, pour les raisons suivantes :

1° Le juge des référés doit maintenir la saisie du navire étranger du moment que les droits invoqués par le saisissant pour réclamer cette mesure paraissent suffisamment fondés et que la dite mesure est nécessaire pour sauvegarder lesdits droits ;

2° Le juge des référés n'est pas habilité à juger du moyen tiré par le saisissant, en opposition à la demande en main-levée, de ce que le décret par lequel le navire lui appartenant a été confisqué par un Etat étranger est contraire à l'ordre public belge, un tel moyen touchant au fond du droit (1).

Ces deux jugements nous montrent que la jurisprudence belge est assez semblable à la jurisprudence française. Si les référés accordent facilement la saisie conservatoire aux armateurs, les Cours d'appel, considérant que, du fait de la réquisition, les navires devenant possession du gouvernement espagnol et acquérant la qualité de navires publics, décident que les tribunaux sont incompétents et les bâtiments insaisissables.

3. — *Jurisprudence anglaise.*

Plusieurs affaires de saisie de navires espagnols réquisitionnés furent soumises à la jurisprudence anglaise. Les

(1) *R. D. M. C.* 1938, p. 105.

jugements relatifs aux vapeurs *Cristina*, *Marle*, *Arraiz* et *Marques de Urquijo* furent rendus par la Haute Cour de Justice, le 15 octobre 1937, la Cour d'appel, le 8 novembre, et la Chambre des Lords, le 3 mars 1938 (1).

Le gouvernement espagnol présentait, devant la Haute Cour de Justice, une motion tendant à faire annuler l'assignation et toute la procédure engagée par les armateurs pour les navires *Cristina* et autres. Un décret signé à Valence, le 28 juin 1937, par le Président Azana, avait réquisitionné ces bâtiments.

A son arrivée à Cardiff, le 8 juillet, le *Cristina* avait été saisi par ses armateurs en vertu d'une ordonnance du Prévôt de l'Amirauté. C'est contre cette saisie que l'Etat espagnol s'élevait.

La Haute Cour jugea que, si un Etat s'approprie les biens des particuliers sans indemnité, le seul remède semble être de refuser de lui reconnaître la qualité d'Etat souverain mais s'il est reconnu, les tribunaux ne peuvent plus exercer leur juridiction sur sa personne ou sur ses biens. Le gouvernement espagnol étant reconnu par l'Angleterre, la Cour ne peut juger un navire réquisitionné par cet Etat, sur lequel il revendique son droit de possession. La saisie fut annulée (2).

La Cour d'appel fut ensuite saisie de cette affaire et jugea que : un gouvernement étant reconnu comme Etat souverain et prétendant avoir fait le nécessaire pour prendre possession d'un navire avant qu'une saisie-arrêt à la

(1) *R. D. M. C.* 1938, I, p. 133.

(2) *Lloyd's List Law Reports* 59,4.

requête des armateurs ait été ordonnée, s'il ne consent pas à se soumettre à la juridiction des tribunaux anglais, ceux-ci ne peuvent qu'annuler la procédure de saisie-arrêt, même si l'action de ce gouvernement leur paraît irrégulière (Cour d'appel, 8 novembre 1937) (1).

Appel fut ensuite porté devant la Chambre des Lords. S'il est établi, en fait, par un jugement de la Haute Cour de Justice et un arrêt de la Cour d'appel qu'un Etat étranger reconnu par le gouvernement britannique, était *de facto* en possession d'un navire et était assigné par l'armateur qui en revendiquait la possession, les tribunaux britanniques ne peuvent se déclarer compétents pour connaître d'un procès mettant en cause le droit du gouvernement étranger à la possession et au contrôle du navire réquisitionné pour des buts publics. L'arrêt de la Cour d'appel fut confirmé et les armateurs déboutés (2).

D'autres affaires similaires furent jugées, notamment, par la Cour du Sheriff de Greenock, le 11 novembre 1937 (3) (navire *El Condado*), la Haute Cour de Justice, décision du 2 novembre 1937 (navire *Rita Garcia*) (4).

4. — *Jurisprudence des Pays-Bas.*

L'affaire du cargo espagnol *Baurdo* fit l'objet de deux décisions de la justice néerlandaise : un jugement du tribunal de Rotterdam, du 12 août 1937, et une ordonnance du Président en date du 3 août.

(1) Lloyd's List Reports 59,49.

(2) *Id.*, 60,156.

(3) *Id.*, 59,119.

(4) *Id.*, 59,140.

Le *Baurdo* était immatriculé au port de Bilbao et avait été réquisitionné par le gouvernement de Valence. Le Gouvernement basque l'avait affrété au gouvernement soviétique. Il se rendait à Onéga pour y charger une cargaison de bois. Le navire était à Rotterdam lorsque le gouvernement soviétique apprit que son capitaine avait l'intention de retourner à Bilbao au lieu de se rendre à Onéga. Or, Bilbao venait d'être pris par les forces du général Franco. L'U. R. S. S. avait fait procéder à une saisie conservatoire du navire. Le propriétaire et le capitaine du *Baurdo* assignèrent le gouvernement soviétique devant le tribunal de Rotterdam afin d'obtenir main-levée de la saisie.

Le tribunal jugea que la demande en main-levée était mal fondée. Le navire ayant été réquisitionné par le gouvernement de Valence et affrété à l'U. R. S. S. par le gouvernement basque, ce dernier est responsable de l'exécution du contrat et agit comme un armateur privé. S'il a déclaré se soumettre à la justice néerlandaise, le tribunal qui a accordé la saisie ne peut en ordonner la main-levée à la requête des armateurs et du capitaine (1).

Les armateurs avaient, en plus, présenté une requête au Président du Tribunal afin d'être autorisés à saisir conservatoirement le bâtiment. A l'appui de leur demande, ils prétendaient qu'en affrétant le *Baurdo* à un Etat étranger, le gouvernement basque avait disposé du navire dans un but qui n'était pas celui en vue duquel la réquisition avait été effectuée.

Le Président décida qu'il n'était pas de la compétence

(1) *Weekblad van het Recht*, 22 septembre 1937, n° 912.

du tribunal de juger les actes d'un gouvernement étranger, étant donné que le gouvernement basque était une émanation du gouvernement républicain espagnol et que la République Espagnole était un Etat souverain. La demande des armateurs fut, en conséquence, rejetée (1).

5. — *Jurisprudence des Etats-Unis.*

Pour exposer la jurisprudence des Etats-Unis à l'égard des navires espagnols réquisitionnés, nous exposerons l'affaire du *Navemar*. Deux jugements importants sont relatifs à ce cas : un jugement de la Cour d'appel du 2^e circuit, du 27 juin 1937 et un autre de la Cour Suprême, du 31 janvier 1938.

Le *Navemar* appartenait à la Cia Esp. de Navigacion Maritima. Le 10 octobre 1936, il se trouvait dans le port de Buenos-Ayres lorsqu'il fut réquisitionné par décret, déclaré propriété publique et mis à la disposition du Ministre de Communications et de la Marine Marchande. Le décret fut publié à la *Gaceta de la Republica*. Il précisait que mention de son « attachement » serait inscrite sur ses livres de bord et sur les registres consulaires. Son capitaine reçut, le 16 octobre, un câble l'avisant de la réquisition du navire. Il partit ensuite pour Rosario, y chargea et au retour à Buenos-Ayres, où il devait compléter sa cargaison, le consul d'Espagne porta inscription de la réquisition sur le rôle d'équipage.

Le bâtiment se trouvait à New-York au mois de novem-

(1) Président du Tribunal de Rotterdam, 3 août 1937. *Weekblad van het Recht*, 29 septembre 1937, n° 913.

bre. Les affréteurs décidèrent de lui faire faire un autre voyage à Buenos-Ayres, ainsi que les termes de la charte-partie les y autorisaient. Un Comité d'équipage avait été élu et le capitaine fut remplacé par un autre, nommé par le Consul d'Espagne. Les armateurs formèrent devant les tribunaux américains une action possessoire qui fut signifiée au navire et aux membres du comité.

La Cour de District décida que le navire était toujours la propriété de la Cia Esp. de Navigacion Maritima. Mais le surlendemain, le Consul d'Espagne demanda l'annulation de ce jugement, afin de pouvoir faire jouer l'immunité qui enlèverait toute compétence aux tribunaux locaux. L'ambassadeur d'Espagne intervint et une nouvelle enquête déclinaoire de compétence fut repoussée définitivement le 8 janvier 1937.

La Cour d'appel fut saisie de ces faits. Elle annule le jugement de la Cour de District et juge que, en raison de l'immunité souveraine attachée à la décision du gouvernement espagnol de s'approprier le *Navemar*, les tribunaux des Etats-Unis sont incompétents (1).

Quelles sont les raisons qui ont conduit la Cour à juger dans ce sens ?

D'abord, il est admis qu'un ambassadeur puisse intervenir régulièrement à un procès en déposant des conclusions pour faire valoir les droits de propriété et d'immunité de son gouvernement. De plus, la propriété d'un navire étranger n'est pas, suivant les termes de l'article 13

(1) Cour d'Appel (2^e circuit), 27 juin 1937 ; 1937 American Maritime Cases 851.

du traité entre les U. S. A. et l'Espagne, une affaire d'ordre intérieur des navires marchands. Il doit être tenu compte, de plus, qu'un navire est, au moins fictivement, une partie du territoire souverain dont il porte le pavillon, qu'il est soumis en haute mer à sa juridiction, qu'il en est de même dans les eaux territoriales étrangères, et que son gouvernement peut s'en approprier dans un but de bien public. Les tribunaux n'ont pas à juger du transfert de propriété, cette question ne peut être traitée que par la voie diplomatique. Enfin, le droit public laisse à l'appréciation du gouvernement étranger le droit de déterminer les fonctions de nature gouvernementales et celles de nature privée ; ces décisions échappent à la compétence des tribunaux étrangers.

L'affaire fut ensuite portée devant la Cour Suprême qui rendit son jugement le 31 janvier 1938.

Il est basé sur quatre idées principales. Sur la question de preuve de la possession, il décide que ni le rôle d'équipage, si son document d'enregistrement ne constituent des titres de propriété, Le rôle sert uniquement à indiquer la composition de l'équipage, les voyages effectués et la nature de la cargaison. Le document d'enregistrement indique le port d'immatriculation et par conséquent la nationalité du bâtiment.

Un navire qui appartient à un gouvernement ami, qui est en sa possession et à son service, même s'il est affecté à des transports de marchandises, doit être considéré comme navire public. Les tribunaux d'Amirauté des Etats-Unis sont donc incompétents pour juger des poursuites exercées contre lui.

La qualité de navire public peut être établie par le gouvernement étranger qui peut réclamer le bénéfice de l'immunité de juridiction contre toute assignation, tant par la voie diplomatique, que devant les tribunaux. Si l'exécutif admet la requête, les tribunaux sont obligés de relâcher le navire sur l'injonction appropriée de l'Attorney General des E. U. Si au cours d'un litige pendant, le gouvernement étranger fait valoir ses droits en intervenant au procès, il peut soulever la question d'incompétence soit en son propre nom, soit par ses représentants accrédités et reconnus.

Un tribunal n'est pas tenu d'accepter les affirmations contenues dans une suggestion du demandeur et de les tenir pour établies. L'incompétence des tribunaux d'Amirauté, fondée sur le caractère prétendu public d'un navire, peut faire régulièrement l'objet d'une enquête judiciaire sur la preuve des allégations formulées. Une suggestion présentée simplement devant la Cour, qui peut suffire à définir les allégations du demandeur, n'en constitue nullement la preuve.

La Cour Suprême annule, en conséquence, l'arrêt de la Cour d'appel. Elle décide que l'Ambassadeur d'Espagne était admis à intervenir pour faire valoir éventuellement les droits de son gouvernement sur le *Navemar*, mais qu'il lui incombait de faire la preuve de ces droits (1).

Si nous laissons de côté les questions de procédure réglant l'intervention du gouvernement espagnol et de

(1) Cour Suprême des E. U., 31 janvier 1938 ; 1938 American Maritime Case 15-R. D. M. C. 1938, I, p. 207.

ses représentants devant les tribunaux étrangers, l'affaire du *Navemar* est assez semblable au cas des autres navires espagnols réquisitionnés qui vinrent devant les tribunaux de France, Belgique, Angleterre, etc... Sous réserve que la prise de possession par la réquisition soit prouvée, le navire doit être considéré comme navire public et les tribunaux doivent se déclarer incompétents.

6. — *Jurisprudence Argentine.*

La Cour Suprême de la République Argentine fut saisie d'une demande d'action en revendication par les armateurs du cargo espagnol *Ibaï*.

Ce bâtiment avait été réquisitionné par le gouvernement espagnol pour être affecté à sa marine de guerre. Les propriétaires avaient exercé devant les tribunaux argentins, une action en revendication contre le capitaine. Le gouvernement espagnol avait fait valoir son immunité de juridiction et la Chambre fédérale des Appels de la Cité de Buenos-Ayres s'était déclarée incompétente par un arrêt du 2 juin 1937. La Société Ibarra y Cia, armateur de l'*Ibaï*, s'était pourvue devant la Cour Suprême qui confirma le jugement de la Chambre fédérale et jugea que les tribunaux fédéraux sont incompétents pour statuer sur une action en revendication exercée par les propriétaires d'un navire réquisitionné par un gouvernement pour être affecté à sa marine de guerre lorsque ledit gouvernement a déclaré se prévaloir de son immunité (1).

(1) Cour Suprême, 16 juillet 1937, *Gaceta del Foro*, 3 août 1937, *P. D. M. C.* 1937, II, p. 113.

Toutes ces affaires de saisie conservatoire, saisie-revendication, action en revendication, relatives à des navires espagnols réquisitionnés par le gouvernement républicain espagnol et amenées devant les tribunaux de différents pays furent jugés dans le même sens. Le gouvernement espagnol réclama le privilège de l'immunité de juridiction déclarant que la possession de ces bâtiments lui appartenait en vertu des décrets de réquisition et qu'ils devenaient ainsi navires publics. Cette immunité fut toujours accordée. Retenons-en que le seul fait de la réquisition fait perdre au navire son statut de navire marchand pour lui donner celui de navire public. Nous avons noté, à propos de certains litiges, que la réquisition était valable même si chaque bateau n'était pas nommément désigné dans le décret, mais se trouvait compris dans une catégorie visée. De plus, les réquisitions faites à l'étranger furent reconnues valables.

CHAPITRE IV

ETAT ACTUEL DE LA RÉQUISITION DE LA FLOTTE DE COMMERCE

Nous avons indiqué, dans les premières pages de cette étude, les raisons pour lesquelles il nous est à peu près impossible de parler des dispositions actuelles prévues pour la réquisition des navires de commerce en temps de guerre. Dans le présent chapitre nous devons nous en tenir à des généralités et exposer seulement la question d'après les textes publiés.

SECTION A. — LES TEXTES LÉGISLATIFS

La loi de 1877, sur les réquisitions militaires, modifiée et complétée ainsi que nous l'avons décrit dans les chapitres précédents, reste la base de la matière.

Nous devons tenir compte cependant d'une idée nouvelle : l'organisation, dès le temps de paix, de la nation armée, qui est prévue par une législation propre venant, en quelque sorte, précéder et se superposer à la législation spéciale aux réquisitions.

La loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation

pour le temps de guerre, contient quelques dispositions relatives à la marine. L'idée générale de cette loi est qu'en temps de guerre la nation ne doit pas travailler uniquement à la défense du pays par ses armées, mais également par la lutte économique : le pays doit produire ce qui lui est nécessaire et même, s'il le peut, exporter. Mais le but visé est toujours le même : la défense du territoire. L'organisation économique du temps de paix ne peut être utilisée, il faut une organisation spéciale. Que demande-t-on alors à la marine marchande ? D'abord, et c'est en dehors de cette organisation, fournir à la marine de guerre le matériel et le personnel dont elle a besoin : croiseurs auxiliaires, transports militaires, etc., ensuite fournir aux industries nationales les matières premières dont elle a besoin, aux armées le matériel fabriqué à l'étranger, aux populations civiles le ravitaillement. Si le pays peut produire plus qu'il ne consomme, c'est elle qui transportera outremer les objets exportés. Mais le tonnage doit travailler avec le maximum de rendement et pour cela il faut éviter tout éparpillement d'activité. Est-ce à dire que l'Etat deviendra armateur ? Nous ne le pensons pas. Le régime de la flotte d'Etat fut un tel échec qu'il ne nous semble pas que l'expérience doive être recommencée. L'Etat serait plutôt l'intermédiaire unique entre les chargeurs et les compagnies de navigation. L'exploitation des navires serait laissée aux armateurs qui n'auraient plus qu'un seul client : l'Etat. Ce système présente plusieurs avantages dont le moins important ne sera pas celui de laisser les compagnies d'armement dans leur rôle et d'obtenir aussi le meilleur rendement. De plus, un organisme d'Etat cen-

tralisant toutes les demandes de tonnage pourra les grouper, spécialiser certaines lignes à certains trafics et donner la priorité aux trafics les plus utiles à la défense nationale.

L'Etat se contenterait donc de jouer un rôle régulateur et centralisateur qui, s'il était bien dirigé, pourrait avoir les meilleurs effets. Nous pensons que l'Etat réglerait par voie législative les questions de taux de fret et d'assurance pour risques de guerre. Ne deviendrait-pas même assureur pour ces risques ?

On pourrait donc concevoir qu'avec cette organisation, la réquisition des navires de commerce, nous laissons de côté ceux qui seraient incorporés dans la marine militaire, serait inutile. Cependant, la loi du 11 juillet 1938 en fait état, mais à titre subsidiaire, dans son article 20 ainsi rédigé : « La fourniture des prestations nécessaires pour assurer les besoins du pays est obtenue par accord amiable et, à défaut, par la réquisition ». Le grand principe est donc le suivant : Organiser le plus possible en accord avec les particuliers, individus ou sociétés, et, si cela est impossible, recourir à la réquisition. Ce qui nous amène à étudier la législation actuelle en cette matière.

Une loi du 21 janvier 1935 modifie sur certains points la loi de 1877, en ce sens que les dispositions de cette dernière sont applicables en tout temps et en tout lieu aux réquisitions exercées pour les besoins des armées de mer et de l'air. En ce cas, les attributions dévolues au ministre de la guerre seront exercées respectivement par les ministres de la Marine et de l'Air.

Le régime des réquisitions militaires aux colonies est

prévu par une loi du 6 décembre 1938 (1). Dans son article 3, il est indiqué que la faculté d'exercer des réquisitions appartient aux commandants de la Marine dans l'étendue de leur commandement et que les règles générales réglant la matière des réquisitions maritimes seront appliquées sans aucune modification.

La Loi du 11 juillet 1938 (2) n'apporte pas de modifications à la loi de 1877 complétée qui s'applique aux réquisitions prévues des navires mais précise que la réquisition effectuée au siège d'une compagnie de navigation s'étend *ipso facto* à tous les navires de cet armement, même s'ils se trouvent en pleine mer, dans les eaux étrangères ou sur un territoire étranger (art. 22). « Les indemnités sont calculées en tenant compte uniquement de la perte effective que la dépossession définitive ou temporaire impose au prestataire, abstraction faite du gain qu'aurait pu lui procurer la libre disposition de cette chose et la hausse des prix faussés par la spéculation ou l'accaparement ou par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre ou de tension extérieure », les évaluations sont faites par la commission prévue par l'art. 24 de la loi de 1877 modifiée par celle du 21 janvier 1935 (art. 23).

Un décret du 26 septembre de la même année décide que ces indemnités pourront être payées en bons du Trésor portant intérêt du jour de la livraison (art. 1^{er}).

Une loi hollandaise du 20 septembre 1938 réglemente la réquisition des navires de mer. Son article premier pré-

(1) *J. O.* 16.12.38, p. 14159.

(2) *J. O.* 13.12.38, p. 8.330.

voit qu'en vue de l'économie sociale et de la défense du pays, des navires de mer pourront être mis à la disposition du gouvernement « comme si un contrat de transport ou d'affrètement ou un contrat d'usage avait été conclu ». Cette réquisition peut porter sur le navire en entier ou sur une partie seulement de sa capacité de charge utilisable. Elle entraîne, sans aucune indemnité, annulation de tous les contrats de transports ou autres relatifs au navire réquisitionné dans la mesure où leur exécution n'est pas compatible avec le service requis.

Il est à noter qu'il est prévu une réquisition orale qui doit être confirmée par écrit.

Des sanctions sont prévues contre les armateurs qui n'exécutent pas les ordres reçus. La prise de possession, dans ce cas, peut avoir lieu de force.

Il est prévu que des contrats pourront être passés entre les armateurs et le gouvernement, par lesquels ce dernier s'engage à ne pas réquisitionner leurs navires, s'ils acceptent de les mettre à la disposition de l'Etat le jour où celui-ci en aura besoin.

SECTION B. — LES COMPAGNIES DE NAVIGATION

Il ne nous est pas possible de parler de l'organisation prévue pour les compagnies de navigation pour le temps de guerre. Nous pouvons, tout au plus, émettre quelques idées générales. L'Etat est possesseur d'un certain nombre d'actions de diverses sociétés (C^{ie} Générale Transatlantique, Société Française des Transports Pétroliers, etc...) il est possible de prévoir, en temps de guerre, leur prise de possession totale par le gouvernement. D'autres sont entière-

ment privées et l'on peut penser que leur flotte serait partagée en deux parts : l'une réquisitionnée par la Marine, l'autre laissée aux armateurs pour leur exploitation commerciale suivant le régime prévu par la loi du 11 juillet 1938.

Nous devons faire ici une place à part pour certains navires de commerce qui se trouvent dans une situation spéciale. Des compagnies françaises, pour diverses raisons, ne sont pas dans une situation suffisamment florissante pour leur permettre de renouveler, comme il conviendrait, leur flotte. L'Etat a dû se substituer à elles. Il a fait construire pour son compte des bâtiments dont il a remis la gérance à ces sociétés privées. La flotte de la C^{ie} G^{ie} Transatlantique et des Messageries Maritimes comptent des navires de cette sorte. Le gouvernement fait construire actuellement trois cargos à moteurs qu'il fera gérer par des particuliers. Ces navires lui appartenant ont un statut de navire de commerce, mais l'Etat les reprenant pour servir à ses propres besoins les transforme en navires publics par le seul fait de leur changement d'affectation, sans qu'il soit besoin de les réquisitionner.

Avant la guerre, seuls les navires de commerce qui devaient être transformés en navires de guerre à la mobilisation étaient désignés par la Marine. A l'heure actuelle, il est prévu en plus ceux qui seraient affectés aux transports de matériel. Certaines compagnies ont plus de la moitié de leur tonnage désigné pour être mis à la disposition de la Marine en temps de guerre.

Il y aurait beaucoup d'autres indications intéressantes à exposer, mais nous devons nous en tenir là.

CHAPITRE V

**STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES
DE COMMERCE
REQUISITIONNÉS POUR LES TRANSPORTS
DE TROUPES, DE MATÉRIEL MILITAIRE
OU DE DÉPÊCHES**

Dans ces questions de réquisition, nous nous trouvons en présence de deux catégories de personnes : les unes de droit privé, ce sont les armateurs, individus et sociétés, les autres de droit public : l'Etat. Nous allons essayer de délimiter le domaine d'activité de chacune.

SECTION A. — LES ARMATEURS

Avant la réquisition, le navire de commerce, ou le navire de plaisance car juridiquement ils ont le même statut, appartient à un armateur privé qui l'exploite dans un but d'intérêt privé selon les principes du droit commercial maritime, en vue d'un trafic strictement commercial. C'est un navire privé, l'Etat n'intervient nullement dans son activité, si ce n'est pour l'observation de certaines règles de navigation ou de sécurité qui sont établies par des textes législatifs.

Dès que la réquisition est effectuée que se passe-t-il ? Avant tout ceci : l'Etat se comporte comme un possesseur. On se trouve, à peu près, dans la situation d'un affrètement, mais d'un affrètement basé sur un acte d'autorité et non sur un contrat de droit privé. L'Etat dirige l'exploitation du navire réquisitionné, il en a la libre disposition. Il l'affecte aux transports qu'il veut, fixe lui-même les itinéraires, la composition de l'équipage, les cargaisons à embarquer, le fait commander par qui lui plait sans que les armateurs puissent intervenir.

Si la possession passe à l'Etat, la propriété reste aux armateurs car la réquisition n'emporte pas mutation en douane. Il est simplement dressé un inventaire et un état descriptif. A l'égard des tiers, les armateurs restent toujours propriétaires. Il est bien évident que nous n'entendons parler que de la réquisition en jouissance, la seule qui soit généralement pratiquée en France.

Les devoirs de l'Armement sont de livrer le bateau dans l'état où il se trouve au moment de la réquisition et de livrer avec le matériel que l'Etat pense devoir lui être nécessaire. Par matériel, il faut entendre aussi bien ce qui se trouve à bord comme combustible, outillage, agrès, etc... que les stocks se trouvant à terre, dans les ateliers, magasins, etc... de la compagnie. L'Etat peut également réquisitionner l'équipage et la compagnie ne peut faire état des conventions passées entre elle et lui pour le garder à son service sur d'autres navires. Elle peut être également requise de livrer l'usage de certaines installations à terre.

Les droits des armateurs se réduisent à celui d'exiger des indemnités pour perte de jouissance. Nous avons étudié,

au chapitre deuxième, la question des indemnités de réquisition et les litiges auxquels elle a donné lieu pendant et après la guerre. Deux sortes d'indemnités sont dues : les indemnités pour perte de jouissance et celles représentant la valeur du bâtiment lorsque celui-ci ne peut être restitué en fin de réquisition.

Nous avons vu que l'indemnité pour perte de jouissance doit compenser le manque à gagner sans tenir compte de la hausse des frets due à la spéculation ou aux circonstances spéciales provenant de l'état de guerre ou de tension. De plus, il est tenu compte de l'amortissement du capital et de la valeur du matériel livré avec le navire.

La situation des armateurs à l'égard de leurs navires réquisitionnés est donc très simple : ils en conservent la propriété, mais en perdent totalement la possession et cette perte est compensée par des indemnités que leur verse l'Etat. La propriété leur restant, ils peuvent en disposer sous réserve toutefois qu'agissant ainsi ils ne viennent pas gêner le possesseur dans son libre droit de disposition.

SECTION B. — L'ETAT

Nous venons de voir que l'Etat acquiert la libre disposition du bâtiment réquisitionné et qu'en compensation il doit dédommager le propriétaire sous forme d'indemnités dont le mode de calcul et le montant sont fixés par les textes législatifs.

L'Etat peut affecter le navire à n'importe quels transports, même les plus dangereux. Il peut lui faire faire toute navigation qu'il désire, aussi bien dans les mers réputées

saines que dans les zones d'opérations militaires. Son droit de disposition ne peut supporter aucune limitation et aucune réserve ne peut être prise à ce sujet par l'Armement. La réquisition est un acte de puissance publique et c'est ce qui la différencie du contrat d'affrètement où l'affrèteur et le frèteur peuvent discuter des clauses et inscrire au contrat toutes réserves qu'il leur plaira.

Par hypothèse le navire réquisitionné tel que nous l'envisageons est affecté aux transports de troupes, de matériel militaire ou de documents officiels. Ce service de transport est un service public. En effet nous savons que le service public peut être défini : une entreprise qui, sous la haute direction des gouvernants, est destinée à donner satisfaction aux besoins collectifs du public à défaut de l'initiative privée ou en présence d'une insuffisance de cette initiative. C'est la définition donnée par M. Rolland, dans son cours de Droit Public, qui parle également d'entreprise publique pourvue d'un régime juridique spécial. Le service des transports militaires est bien une entreprise puisqu'il possède un matériel, un budget et une organisation propre et qu'il est exploité suivant des procédés techniques et juridiques spéciaux. De plus il fonctionne pour satisfaire un besoin collectif : celui de la défense du pays et à défaut d'initiative privée puisque seul l'Etat peut faire la guerre et que les transports militaires concourent indirectement aux opérations militaires, seuls les navires militaires prenant part directement aux opérations.

Le service public fonctionnant dans l'intérêt de la collectivité, il importe qu'aucune entrave ne vienne le gêner dans son activité : c'est la règle de la continuité des services

publics. Rien ne doit arrêter leur fonctionnement. Entraver le service des transports peut être obtenu de diverses façons. On peut envisager l'arrêt des services de direction, le ralentissement des opérations de manutention dans les ports, l'empêchement juridique ou matériel de naviguer pour les navires. Nous en tenant aux navires, nous pourrions envisager l'impossibilité de naviguer du fait des tiers : revendication, saisie, etc... Pour éviter ce résultat et pour permettre au service de fonctionner normalement, il faut soustraire le navire aux poursuites des tiers. L'affectation au service public entraîne ce résultat, en soustrayant le navire à ces poursuites. Seuls les navires publics jouissent de ces immunités et puisque les navires réquisitionnés pour les transports militaires sont à l'abri de ces poursuites, nous en concluons que, du fait de cette affectation, ils perdent leur statut de navire de commerce qu'ils avaient avant la réquisition et acquièrent celui de navire public. Ainsi se trouve réalisée la continuité du service.

Nous avons remarqué que les tribunaux étrangers se sont déclarés incompétents dans les litiges intéressant les navires espagnols réquisitionnés, à cause de la qualité de navires publics qu'ils avaient acquise du fait de leur prise de possession par le Gouvernement républicain espagnol qui les avait réquisitionnés en vue de la défense de la nation et du ravitaillement du pays. Toutes les demandes de saisie furent ainsi repoussées. Les jugements rendus par les cours et tribunaux français, anglais, belges, hollandais ou américains décidèrent dans le même sens.

Déjà en 1907, à la Conférence de La Haye, la délégation britannique avait essayé de faire admettre la qualité de

navires de guerre aux bâtiments qu'elle qualifiait d'auxiliaires. Elle faisait entrer dans cette classe les navires de commerce servant à l'exécution des transports de troupes ou de matériel de guerre qui étaient entièrement placés sous les ordres de la Marine. Lord Reay tenait compte uniquement de l'affectation au service de la défense nationale. Cette affectation obligeait les bâtiments auxiliaires à prendre part indirectement aux opérations militaires, et à cause de cela, la qualité de navires de guerre, donc de navires publics, devait leur être attribuée.

Cette proposition fut retirée mais l'opinion anglaise conserva toujours cette tendance et, au cours de la guerre, usa de son influence auprès des pays de l'Amérique du Sud pour l'appliquer aux navires de commerce allemands qui ravitaillaient en mer les croiseurs de leur pavillon.

Le gouvernement chilien traita comme navires de guerre les cargos de la compagnie allemande de navigation Kosmos qui, avant la guerre, exploitait une ligne régulière sur les ports du Chili. Ces vapeurs, en 1914, ravitaillèrent les croiseurs allemands, qui faisaient la guerre de course dans le Pacifique, en combustible principalement. Le Chili, puissance neutre, ne voulant pas voir ses ports transformés en bases d'opérations militaires, leur appliqua, quant aux conditions de séjour dans ses ports, les règles prévues pour les relâches de navires de guerre. Ces cargos furent considérés comme navires de guerre à cause de leur activité en liaison avec les opérations militaires.

La Mixed Claims Commission qui, aux Etats-Unis, eut à décider des indemnités dues par les Etats-Unis et l'Alle-

magne, pour les navires de commerce détruits au cours des hostilités, décida que les navires de commerce utilisés par l'Etat pour aider la Marine ou les armées, n'étant pas de véritables navires de commerce, tombaient dans la « classe exceptée » pour lesquels aucune réparation n'était due.

Les Etats-Unis internèrent le *Locksun* qui était entré à Honolulu avec le croiseur allemand *Geier*. Il l'avait aidé, assisté, remorqué au cours de ses croisières. Il fut interné comme partie de l'équipement d'un navire de guerre à son entrée dans un port américain, donc en qualité de navire public militaire.

A la Conférence de Bruxelles de 1926, il fut décidé que les immunités accordées aux navires d'Etat le seraient aux seuls navires appartenant à l'Etat et affectés à un service gouvernemental et non commercial. Il est donc fait une différenciation entre les navires d'Etat se livrant au commerce et pour lesquels la personnalité de leurs armateurs ne devrait pas jouer et les navires d'Etat affectés à des services gouvernementaux qui jouiraient de ces immunités afin d'assurer la continuité du service exécuté par eux.

Les navires de commerce réquisitionnés pour les transports de troupes, de matériel militaire ou de dépêches sont donc bien des navires publics. Il s'agit de navires publics, et non navires de guerre, car seule l'incorporation dans la marine militaire peut donner cette qualité à un navire et nous savons que les règles de transformation d'un navire de commerce en navire de guerre sont très strictes.

Les droits des tiers sur ces navires ne peuvent donc pas

être exercés tant que dure la réquisition qui leur donne ce statut.

Dès que la réquisition prend fin, le navire perd son affectation et en même temps les immunités dont il jouissait. Les créanciers peuvent le poursuivre ou poursuivre ses armateurs à raison des créances qu'ils ont sur lui. Le navire redevient navire de commerce et rentre dans le domaine du droit privé.

Nous pouvons en conclure qu'un navire réquisitionné qui est rendu à ses propriétaires en fin de réquisition passe par trois états distincts. Avant la réquisition, c'est un navire de commerce ordinaire soumis aux règles de droit privé. Du jour de la réquisition et par affectation à un service public, il devient navire public non militaire. Dès qu'il est rendu à ses armateurs, il redevient navire de commerce.

Les droits des tiers qui pouvaient être exercés sur le navire avant la réquisition ne peuvent l'être pendant l'affectation au service des transports. Dès la dérégistration, le navire est privé des immunités dont il était couvert et les tiers peuvent à nouveau le poursuivre à raison des créances qu'ils ont sur lui.

CONCLUSION

Dépuis la disparition de la marine à voiles, la séparation entre la marine de guerre et la marine marchande ne cesse de s'accroître. Autrefois, vaisseaux de guerre et navires marchands possédaient les mêmes caractéristiques, quelques détails techniques les différenciaient seulement. Un vaisseau pouvait devenir facilement navire de charge et, à l'inverse, il suffisait de l'armér pour qu'un bâtiment de commerce soit apte à se battre et ce tout aussi bien qu'un vaisseau. Si nous transformons encore de nos jours des cargos ou des paquebots en croiseurs auxiliaires, il faut bien reconnaître que leur valeur militaire, surtout pour la protection, ne peut se comparer à celle des navires de combat.

En plus de l'élément matériel, il y a le personnel, qui ne s'adapte plus aussi aisément aux services dans les deux marines. Autrefois un équipage marchand armait facilement un vaisseau. De nos jours, la marine de guerre exige un grand nombre de spécialistes et un inscrit maritime doit, en principe, avant de pouvoir servir utilement sur les navires de guerre, suivre des cours. Les deux marines se sont de plus en plus spécialisées. La mentalité de chacune

s'est différenciée de l'autre et il en est résulté une certaine ignorance mutuelle.

Si cette situation n'est pas très gênante en temps de paix, elle peut devenir inquiétante pendant une guerre où la collaboration des deux marines est absolument nécessaire à la défense du pays.

Au cours de notre étude nous avons toujours eu sous les yeux des exemples de cette action commune. Les navires dont nous avons cherché à définir le statut sont des navires de commerce qui, dans la majorité des cas, aident, en la ravitaillant, la marine de guerre, qui en retour leur assure, autant que les circonstances le permettent, la protection.

Pendant la guerre, les frictions n'ont pas manqué, mais il faut reconnaître que les difficultés arrivèrent toujours à être aplanies. La défense du pays l'exigeait. Dès le début de la guerre, l'effort commun fut mis en lumière par le transport des troupes coloniales et des régiments d'Afrique du Nord. Les paquebots réquisitionnés embarquaient les unités, l'Escadre de la Méditerranée surveillait les routes. Plus tard, la même chose se produisit lors des opérations sur le front d'Orient. Pendant toute la guerre, mais surtout à partir de 1917, la lutte contre les sous-marins fut presque entièrement menée par des chalutiers armés qui inlassablement croisaient dans les mêmes secteurs. Ce furent ces mêmes bateaux qui, transformés en dragueurs auxiliaires, nettoyaient les routes-maritimes, les rades, les passes et entrées de ports, des mines qui y étaient semées. Tous les cargos qui apportaient en France les matières premières ou le matériel destiné aux industries de guerre du

pays, les approvisionnements pour les armées et les populations civiles étaient formés en convois protégés par des bâtiments militaires.

La marine de guerre défend nos côtes, nos routes maritimes, la marine de commerce ravitaille le pays. Toutes les deux luttent sur mer, pour la défense de la patrie, soit directement en repoussant l'ennemi, soit indirectement en donnant aux combattants les moyens de se défendre. Une nation qui domine sur mer aura toujours la possibilité d'éviter l'isolement, elle pourra être secourue par des pays alliés, elle pourra vivre, elle pourra vaincre.

Dès le temps de paix, il faut avoir une puissante marine, il est trop tard d'y penser lorsque la guerre est commencée. Il faut longtemps pour construire un bateau, que ce soit un croiseur, un torpilleur, un paquebot ou un cargo. De plus, une forte marine en temps de paix fournit dès la mobilisation des équipages entraînés. Si l'on devient vite soldat, il faut longtemps pour devenir marin, la mer n'admet pas les amateurs. La France doit avoir cette forte marine de guerre et cette nombreuse flotte de commerce qui lui permettra de dominer. Mais aussi les Français doivent comprendre cette vérité que c'est en dominant sur mer, en pouvant lutter victorieusement contre nos adversaires que nous deviendrons forts, la mer est une source de richesse, de grandeur et de gloire. Hélas, le Français est surtout un terrien, il tourne résolument le dos à ses frontières maritimes. Il existe cependant dans notre pays des gens qui s'intéressent aux choses de la mer et une population maritime, une population qui vit de la mer,

qui vit de l'activité commerciale maritime, c'est à elle qu'il appartient d'ouvrir les yeux aux terriens.

Si nous ne sommes pas aussi forts sur mer que nous devrions l'être, utilisons au moins, avec le maximum de rendement, ce que nous possédons.

Il faut que nos deux marines travaillent ensemble, en pleines confiance et estime mutuelles, pour la grandeur du pays. Nous n'aurons plus alors qu'une seule marine, suivant le mot de Georges Leygues, le grand ministre qui a bien mérité d'avoir son nom donné à l'un de nos récents croiseurs :

« La Marine Militaire, la Marine Marchande, la Marine de Plaisance ne font qu'une : La Marine Nationale ».

VU : *Pour le Doyen, l'Assesseur,*

Gilbert GIDEL.

VU : *Le Président :*

Gilbert GIDEL.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris :

G. ROUSSY.

ANNEXE

La Haye 1907 — 4^e Commission — 7^e Séance
19 juillet 1907

La Commission décide d'aborder la discussion de la question II du questionnaire concernant la transformation des navires de commerce en navires de guerre et du paragraphe B de la proposition britannique (Annexe 2).

S. Exc. Lord Reay prend la parole et s'explique au sujet du paragraphe B de la proposition britannique sur la définition du navire auxiliaire, en ces termes :

« Messieurs, vous avez devant vous la définition du terme « vaisseau de guerre » que la délégation britannique a eu l'honneur de vous soumettre.

« Il me semble qu'il serait opportun d'ajouter quelques mots d'explication en appelant votre attention sur les conditions de la guerre maritime de nos jours qui sont, vous en conviendrez, très différentes de celles qui existaient du temps de Suffren, Nelson ou de Paul Jones.

« Autrefois, Messieurs, le vent était l'élément indispensable sans lequel une flotte était paralysée dans ses mouvements : aujourd'hui, c'est le charbon qui joue le rôle principal et sans lui une escadre moderne ne peut pas naviguer et se trouve dans l'impossibilité d'échapper à la poursuite de l'ennemi. Il est donc indispensable aux vaisseaux

de guerre de faire du charbon et d'organiser à ces fins un service de vaisseaux charbonniers qui, le cas échéant, accompagnerait la flotte. On ne saurait contester que ces vaisseaux charbonniers font partie intégrante d'une flotte belligérante et que l'ennemi s'efforcera toujours de s'en emparer, quel que soit leur pavillon. En effet, supposons qu'une escadre belligérante rencontre des vaisseaux chargés de charbon à destination de l'ennemi, croyez-vous qu'elle hésitera à les saisir comme faisant partie de l'escadre ? Pour ma part, je ne le crois pas.

Des vaisseaux neutres faisant ce service de ravitaillement rendent à l'un des belligérants, une assistance hostile que l'adversaire ne saurait reconnaître comme licite et s'exposent de ce fait à toutes les conséquences qui découlent de l'état de belligérant. Toute fourniture de combustible, de vivres ou de munitions faites par un navire neutre accompagnant ou escortant une escadre belligérante constitue de sa part une infraction à la règle générale qui interdit à un neutre de porter directement secours à un belligérant. Il ne s'agit plus, dans l'espèce, d'une simple entreprise commerciale, mais d'un acte d'ingérence dans les opérations de guerre.

Les navires qui font ce service de ravitaillement ou qui sont chargés d'exécuter des réparations ou de porter des dépêches sont directement soumis aux ordres des autorités compétentes du belligérant. Ils sont incorporés dans ses forces maritimes, qu'ils soient armés ou non, qu'ils naviguent en conserve avec les flottes du belligérant ou qu'ils attendent les ordres de marche ou d'arrivée des navires de guerre soit en mer soit dans un port.

Leur caractère belligérant est donc incontestable, puisqu'ils prennent une part active aux opérations de guerre.

Les armateurs qui mettraient leurs navires ainsi à la disposition d'un des belligérants les exposent, de ce fait, à tous les risques et périls encourus par les navire de guerre du belligérant auquel ils prêtent leur assistance hostile. Reconnaître la légitimité de leurs actes aurait eu pour effet de prolonger la guerre et d'étendre le théâtre des hostilités. Nous croyons, Messieurs, que le résultat de l'adoption de notre proposition serait au contraire d'accorder une protection plus large aux neutres et de limiter les forces belligérantes aux forces nationales qui seules, à notre avis, devraient se trouver en présence les unes des autres.

Il est bien entendu que la règle ne s'appliquerait qu'aux navires se trouvant dans les conditions précitées et qui rendraient les services déjà énumérés. Il ne saurait y avoir aucun doute dans notre esprit sur le caractère hostile des services rendus dans ces conditions.

Selon ces conditions, les navires devront être placés sous les ordres directs ou indirects d'un Gouvernement belligérant ou d'un Commandant d'une escadre belligérante : ils devront de temps en temps être incorporés dans une escadre belligérante ou la rejoindre selon les circonstances ; ils devront être employés au transport de marins ou soldats, de munitions de guerre, de charbon, de provisions ou d'articles d'approvisionnement maritime, ou chargés d'exécuter des réparations ou de transmettre des dépêches ou des informations à l'escadre dont ils dépendent.

Dans ces conditions ils seront considérés comme prêtant une assistance hostile à l'ennemi.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Traités, Manuels, Ouvrages divers

ALVAREZ (A.). — *La Grande guerre européenne et la neutralité du Chili*. Paris, 1915, Pédone.

ANZILOTTI (D.). — *Cours de Droit International*, traduit par G. Gidel. Paris, 1929, Sirey.

BASDEVANT (J.). — *Cours professé à l'Ecole de Guerre Navale*.
Années 1922 et suiv.

BASDEVANT (J.) et FAUCHILLE (P.). — *Guerre de 1914. — Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes*. Paris, 1918, Rousseau.

— *Guerre de 1915. — Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes*. Paris, 1918-1921, Rousseau.

BASSETT MOORE (J.). — *A digest of International Law*.

BRY (G.). — *Précis de Droit International Public*. Paris, 1910, Sirey.

BURG (DE) (W.). — *The elements of Maritime International Law*.

BUSTAMENTE. — *Droit International Public*.

CALVO (C.). — *Le Droit International théorique et pratique*. Paris, 1872, Pédone.

- CANGARDEL (H.). — *La Marine marchande Française et la Guerre*. Paris, 1928, Presses Universitaires, gr. in-8° (Carnegie).
- CAUCHY (E.). — *Le Droit maritime international, considéré dans ses origines...*
- COLOMBOS (C. I.). — *A treatise of the law of prize*. London, 1927, Sweet and Maxwell.
- COUTURIER (Ph.). — *Les indemnités de réquisition*. Thèse Paris, 1928.
- CREASY (Sir Ed.). — *The imperial and colonial constitutions of the Britannic Empire*. London, 1872, 1 vol., in-8°.
- DESPAGNET (F.). — *Cours de Droit International Public*. Paris, 1910, Larose.
- DUPUIS (Ch.). — *Le Droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines*. Paris, 1899, Pédone.
- *Le Droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres*. Paris, 1911, Pédone.
- FARRÈRE (Cl.). — *Histoire de la marine française*.
- FAUCHILLE (P.). — *Traité de Droit International Public* (forme la 8^e édition du Manuel de H. Bônfilis). Paris, 1921-1925, Rousseau.
- *Guerre de 1914. — Jurisprudence française en matière de prises maritimes*. Paris, 1916, Pédone.
- FAUCHILLE (P.). et DE VISSCHER (Ch.). — *Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes*. Paris, 1922-1924, Rousseau.

- FAYLE (C. E.). — *Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre.*
- FIELD (D. D.). — *Projet d'un code international*, traduit par A. Rolin. Paris et Gand, 1881, 1 vol., in-8°.
- FIORE (P.). — *Droit International codifié.* Paris, 1911, Pédone.
- GARNER (J. W.). — *International law and the world war.* London, 1921, Longmans.
- *Prize law during the war.* London, 1920, Longmans.
- *Recent developments on International Law.* Calcutta, published by the University, 1925, in-4°.
- GENET (R.). — *Précis de Droit maritime pour le temps de la guerre.* Paris, 1937, Muller (Revue Internationale française du Droit des Gens).
- GEOUFFRE DE LA PRADELLE (DE) (A.). — *La mer.* Cours de doctorat.
- GLEAVÈS (V. A. Albert). — *A history of the transport service.*
- GIDEL (G.). — *Le Droit International de la mer.* T. 1, 2, 3 : Le temps de paix. Paris, 1932-1934, Sirey.
- GRUET (P. L.). — *Les réquisitions militaires (Armées de terre et de mer).* Paris, 1915, 1 vol., in-4°.
- GUICHARD (Commandant Louis). — *Histoire du blocus naval (1914-1918).* Paris, 1929, Payot.
- GUIHENEUC (O.). — *La Marine auxiliaire en Droit International.* Thèse, Paris, 1900.
- HALL (J. A.). — *The law of naval warfare.* London, Chapman.

- HALL (J.-A.). — *A treatise of International law* (8^e éd. par Pearce Higgins). Oxford, Clarendon Presse.
- HAZLITT (W.) et ROCHE (H. Ph.). — *A manual of the law of maritime warfare*.
- HEFFTER (A. G.). — *Le Droit International de l'Europe*, traduit par J. Bergson; 4^e éd. annotée par F. H. Geffetien. Paris, 1883, 2 vol., in-8°.
- HERSHEY (A. S.). — *The essentials of international public law and organisation* (Revised edition). New-York, 1927, Macmillan, in-8°.
- HYDE (Ch.). — *International law*. Boston, 1922, Little and Brown.
- IRVING (J.). — *Coronal and the Falkland Isles*.
- LA BRUYÈRE. — *Notre Marine marchande pendant la guerre*.
- LANSING (R.). — *War Memoirs*.
- LAURENS (Commandant). — *Introduction à l'étude de la guerre sous-marine*. Paris, 1921, Challamel.
- *Le blocus et la guerre sous-marine*. Paris, 1924, Armand-Colin.
- *Marine de guerre et Marine marchande*. Service Historique de l'E. M. G. de la Marine.
- *La guerre sous-marine*. Service Historique de l'E. M. G. de la Marine.
- LISZT (von) (F.). — *Le Droit International*. Exposé systématique. Traduction française d'après la 9^e édition (1913), par G. Gidel et L. Alcindor. Avant-propos de J. Brown Scott. Paris, 1928, Pédone, in-8° (Carnegie).
- LOUTER (de). — *Le Droit International Public positif*. 1920.
- MARITZ (von). — *Volkerrecht*. (2^e éd.), Berlin, 1913.

- MARTENS (de). — *La paix et la guerre*. Paris, 1901. Rousseau. Causes célèbres du Droit des Gens.
- MIXED CLAIMS COMMISSION (1928). Arbitrage du juge Parker. Publication officielle du gouvernement des Etats-Unis.
- NYS (E.). — *Le Droit International*. Bruxelles et Paris, 1904-1906.
- OPPENHEIM (L.). — *International law*. London, 1928-1935, Longmans. Dernière édition, t. II, par Zanterpach.
- ORTOLAN (Th.). — *Règles internationales et diplomatie de la guerre*. Paris, 1864, Plon.
- PERELS (F.). — *Manuel de Droit Maritime International*. Paris, 1864, Guillaumin.
- *Internationales öffentlichen Seerecht*. 2^e éd., 1903.
- PETIT (A. A.). — *Histoire de Normandie*.
- PHILLIMORE (R.). — *Commentaries upon International Law*. London, 1873, Butterworks.
- PEARCE HIGGINS. — *Armed merchant Ships*.
- *Studies in international law and relations*.
- PISTOYE (de) (A.) et DUVERNY (Ch.). — *Traité des prises maritimes*. Paris, 1859, Durand.
- PRADIER-FODÉRÉ (P.). — *Traité de Droit International Public européen et américain*. Paris, 1855-1906, 8 vol., in-8°.
- PIEDELIEVRE (R.). — *Précis de Droit International Public ou Droit des Gens*. Paris, 1895, Pichon.
- PRENTOUT (H.). — *Guillaume le Conquérant*.
- RENAULT (L.). — *La Guerre et le Droit des Gens au xx^e siècle*. Paris, 1914, Firmin-Didot.
- *La Guerre maritime*. Cours de doctorat. 1910.

- RENAULT (L.). — *Les deux conférences de la paix, 1899 et 1907*. Paris, 1908-1909; Rousseau.
- RICHMOND (Amiral Sir H.). — *Sea power in the modern war*. London, 1934; Bell and Sons.
- RIPERT (G.). — *Traité de Droit maritime*.
- RIVIER (A.). — *Principes du Droit des Gens*. Paris, 1896.
- ROUBION (M.). — *La Flotte d'Etat en France*. Thèse, Paris, 1923.
- ROLIN (A.). — *Le Droit moderne de la guerre*. Bruxelles, 1920, Dewit.
- ROSCOE (E. S.). — *Reports of prize cases... from 1745 to 1859*. London, 1905.
- SALTER (J. A.). — *Allied Shipping Control. An experiment on international administration*. Oxford, 1921, in-8°. Economic and social history of the world war.
- SCOTT (J. Brown). — *A survey of international relations between U. S. A. and Germany*.
— *President Wilson's foreign policy. Messages, addresses, papers*, New-York, 1918.
- SODERQVIST. — *Droit maritime international suédois*. Paris, 1930, Vald Rasmussen.
- SPIROPOULOS (J.). — *Traité théorique et pratique de Droit International Public*. Paris, 1933, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- STRUPP (K.). — *Eléments de Droit International public universel, européen et américain*. Paris, 1930; Editions internationales.
- TAYLOR (H.). — *Treatise of International Public Law*. Chicago, 1909, Callaghan.

- TRIEPEL (H.). — *Droit International et Droit Interne*, traduit par R. Brunet. Paris, 1920-1922, Sirey.
- VATTEL. — *Le Droit des Gens*, édition Pradier-Fodéré. Paris, 1863, Guillaumin.
- VERZIJL (G. W.). — *Le Droit des prises de la Grande guerre*. Leyde, 1924.
- VIDAUD (J.). — *Les navires de commerce armés pour leur défense*. Thèse, Paris, 1936.
- WALKER (T. A.). — *A manual of Public International law*. Cambridge, 1935, University Press.
- WESTLAKE (J.). — *Traité de Droit International*, traduit par A. de Geouffre de la Pradelle, Oxford, 1924, Imprimerie de l'Université.
- WILSON (G. G.). — *Handbook of International law*. Saint-Paul (U. S. A.), 1927, West publishing Cy.
- WITENBERG. — *Commission mixte des réclamations germano-américaines*. Paris, 1926.

II. — Revues, Divers

- Archives du Service Historique de l'E. M. G. de la Marine*.
- American Journal of International Law*.
- Annuaire de l'Institut de Droit International* (années 1912-1913).
- Annuaire des Flottes de combat* (Balincourt).
- Annuaire de la Marine marchande* (publication du Comité Central des Armateurs de France).
- British Year Book of International Law* (B. Y. B.).
- Bulletin Officiel de la Marine* (B. O. Marine).
- Conférence de La Haye, 1907. Actes et documents*.

Il Diretto Marittimo.

La Gaceta de la Republica Española.

La Gazette du Palais.

International Law Association Reports.

Le Journal de la Marine marchande.

The Law Quarterly Review.

Lloyd's list law reports.

Revue de Droit maritime comparé (R. D. M. C.).

Revue de Droit International et de Législation Comparée
(R. D. I. L. C.).

Revue Générale de Droit International Public (R. G. D.
I. P.).

Revue Internationale de Droit Maritime (R I. D. M.).

La Revue Nautique.

Weekblad van het Recht.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER. — <i>Avant la guerre</i>	13
SECTION A. — Les transports militaires au temps de la Marine à voile	13
SECTION B. — Des guerres de la fin du xix ^e siècle à la guerre de 1914-1918	16
SECTION C. — Législation française en matière de réquisitions maritimes	19
SECTION D. — Doctrine	22
Institut de Droit International. Sessions 1912-1913	39
Convention Internationale de La Haye de 1907	45
CHAPITRE II. — <i>Guerre de 1914-1918</i>	53
SECTION A. — Les réquisitions maritimes en France	55
§ 1. — De 1914 à la réquisition générale de 1918	55
Conventions-types	67
Où peut être exercé le droit de réqui- sition	75
§ 2. — Réquisition générale de la flotte marchande en 1918	76

Décret de réquisition générale	76
Conventions-types	78
Charte-partie	78
Contrat-type de gérance	86
§ 3. — Les indemnités de réquisition	90
SECTION B. — Les transports pour les Armées à l'Etranger	111
1. En Angleterre	111
2. Aux Etats-Unis	112
3. En Allemagne	123
4. Le Chili et les navires marchands prêt- tant assistance aux navires de guerre..	126
SECTION C. — Jurisprudence des Cours de prises	131
1. Grande-Bretagne	132
2. France	134
3. Allemagne et Autriche-Hongrie	138
CHAPITRE III. — <i>Après la Guerre</i>	145
SECTION A. — Les Règlements Germano-Amé- ricains	145
1. Commission mixte germano-américaine de 1924	145
2. Arbitrage du juge Parker de 1928 relatif aux navires allemands internés pen- dant la neutralité des Etats-Unis	153
SECTION B. — Doctrine et Conventions Inter- nationales	166
1. Doctrine	166
Doctrine Anglo-Saxonne	173
2. Convention de Bruxelles 1926	177
SECTION C. — Les réquisitions maritimes du Gouvernement Espagnol	180
1. Jurisprudence française	181

TABLE DES MATIÈRES	231
2. Jurisprudence belge	186
3. Jurisprudence anglaise	188
4. Jurisprudence des Pays-Bas	190
5. Jurisprudence des Etats-Unis	192
6. Jurisprudence argentine	196
CHAPITRE IV. — <i>Etat actuel de la réquisition de</i> <i>la Flotte de commerce</i>	199
SECTION A. — Textes législatifs	199
SECTION B. — Compagnies de navigation	203
CHAPITRE V. — <i>Statut juridique des navires de</i> <i>commerce réquisitionnés pour les trans-</i> <i>ports de troupes, de matériel militaire ou</i> <i>de dépêches</i>	205
SECTION A. — Les Armateurs	205
SECTION B. — L'Etat	207
CONCLUSION	213
ANNEXE	217
BIBLIOGRAPHIE	221

